1921

# REVISTA DE LA FUERZA AEREA GUATEMALTECA

## CINCUENTENARIO

FIFTIETH

CINQUANTENAIRE

Fünfzigster Jahrestag

יובל החמישים

CINQUANTENARIO

五十週年

QUINQUAGESIMO

50周年記念

1971

# El Pasado

X 30787

**EL VUELO**

GENERAL DE BRIGADA

# CARLOS MANUEL ARANA OSORIO

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

GENERAL DE BRIGADA

**RENE LEONEL VASSAUX MARTINEZ**

MINISTRO DE LA DEFENSA NACIONAL

GENERAL DE BRIGADA DEM.

**KJELL EUGENIO LAUGERUD GARCIA**

JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL

# *Editorial*

Al llegar felizmente al quincuagésimo aniversario de haberse fundado este Comando Aéreo, justo es consignar nuestro respetuoso saludo especialmente al Alto Mando de las Fuerzas Armadas de la Nación, a las Fuerzas Terrestres y Navales y Escuelas y Dependencias Militares, con quienes, hombro con hombro, nuestra Fuerza Aérea se ha unido para mantener incólume la constitucionalidad de la Patria.

Ante el lector amable desfilarán, en estas páginas conmemorativas, sucesos que la crónica de antaño comentara con singular delectación. A través de los difusos senderos de la imaginación, en retrospectivo viaje revivirá el esplendor de pasadas glorias que en inolvidables jornadas, cumplieron aquellos aguerridos y temerarios varones cuyo arrojo y valor rivalizan con la odisea vivida por Dédalo e Icaro, rubricando verdaderas hazañas en el dombo azul de nuestro cielo.

Ese compendio asombroso, síntesis elocuente de nuestras inquietudes y esperanzas, mosaico multicolor que vaticina un futuro pródigo en realizaciones para la Aviación Nacional, en el pujante devenir histórico, destaca con relieves de grandeza la ilustre prosapia de nuestros Aeronautas, símbolo del abolengo acrisolado a lo largo de medio siglo de febril actividad.

Nuestra edición en esta oportunidad, rinde singular tributo de reconocimiento y admiración a los pundonorosos militares: Comandante Gastón Contrasty, Camilo Chartier, Teniente Luis Fromont e Ingeniero Mecánico Edgar Jeanneau y con ellos a la culta República de Francia, por haber sentado en 1921, las bases de una organización técnica y profesional calcada en las más severas y ortodoxas disciplinas de la época, de donde arranca en realidad la verdadera historia de este Comando conocido hoy como Fuerza Aérea Guatemalteca.

Es precisamente aquí, en el campo eminentemente militar, que nuestra aviación marca una era de majestuosas proyecciones trascendentes al plano Internacional, con el advenimiento de los epónimos aviadores Dante Nannini, Jacinto Rodríguez Días, Miguel García Granados, Oscar Morales López y tantos otros ilustres pioneros que ocupan sitial preponderante en la Galería de nuestros héroes. De este vivero, asaz fructífero, emergió, con el correr del tiempo, el más selecto Cuerpo de Pilotos Aviadores que dieron vida a la Aviación Comercial, fecunda actividad llamada a incrementar y acelerar el progreso nacional al difundir por los anchurosos e invisibles caminos del éter, el impulso regenerador del progreso y la cultura hasta los más remotos rincones de la patria. El auge alcanzado y la incorporación paulatina de modernas y potentes aeronaves, hizo posible la consolidación de una novel Empresa Comercial que recién ha transpuesto la tradicional etapa del vuelo propulsado a hélice, para irrumpir altiva a la era del Jet. La complejidad de su estructura quizá no haya conocido aún el aserto de una proyección hacia el futuro promisorio que todos intuimos y anhelamos; no obstante, superado todo valladar, habrá de conquistar la cima.

Aludimos ahora a esa silente pero encomiable labor desarrollada por el Aeroclub de Guatemala y la Patrulla Aérea Civil, que merecen especial mención al resumir las jornadas de nuestra Aviación. Este núcleo prestigioso de Aguiluchos integrados en tan dinámicas organizaciones, dan nueva dimensión al concepto ciudadano del deber hacia la patria, ofrendando su señero empeño en la estructuración de su grandeza.

Aeronáutica Civil y las Reservas Aéreas, en otro importante escalón de la Aviación Guatemalteca, cubren una amplia gama de ponderables y específicas actividades cuya relevancia corre paralela al origen y existencia misma de esta Ciencia entronizada en nuestro suelo. Por tan meritoria y patriótica labor, sin reticencias, nuestro público reconocimiento.

En la Esperanza de haber podido trasladar a nuestros lectores en este resumen histórico una secuencia fiel de nuestra evolución renovada de heroicas jornadas, otrora fuente de inspiración y germen lumínico en que nutrimos los juveniles sueños que un día cobijamos, sea propicio este vínculo para formular nuestro fervoroso y sincero deseo por una Navidad bajo el cálido auspicio de un espíritu fraterno, de concordia y unidad, promesa de prosperidad y dicha en el año que está por arribar; era de paz y progreso para este bendito suelo que nos vio nacer.

CORONEL DE AVIACION P.A.

# LUIS FEDERICO FUENTES CORADO

COMANDANTE DE LA FUERZA AEREA GUATEMALTECA

Coronel de Aviación P. A. DEMA.
ROBERTO FRANCISCO SALAZAR ASTURIAS,
Ejecutivo Administrativo de la FAG.
(Vicecomandante)

Teniente Coronel de Aviación P. A.
DANILO EUGENIO HENRY SANCHEZ
Ejecutivo Táctico de la FAG.
(Tercer Comandante)
(fallecido el 26 de junio de 1971)

Teniente Coronel de Aviación P. A.
JOSE FRANCISCO DE LEON REGIL
Ejecutivo Táctico de la FAG.
(Tercer Comandante)

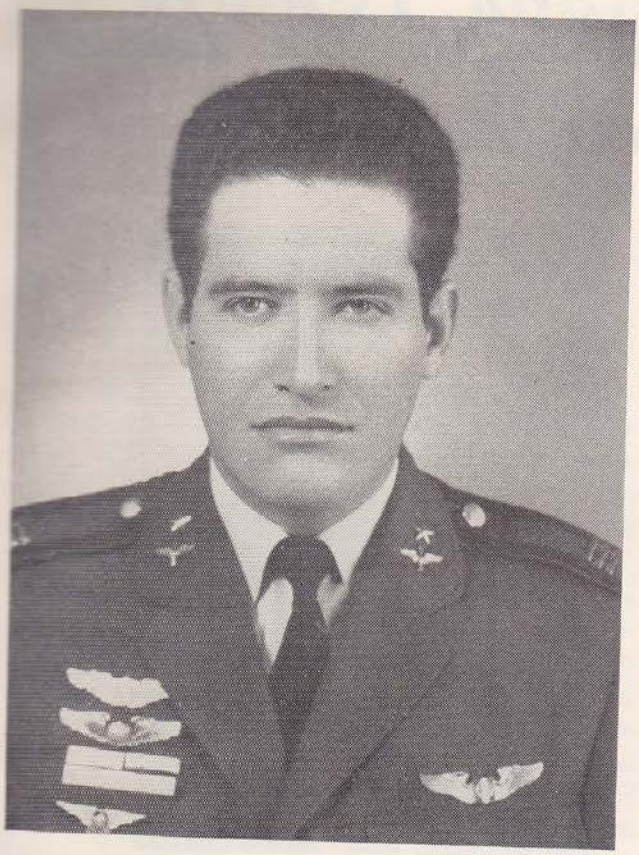
# El Estado Mayor Aéreo

Mayor de Aviación P. A.
EDUARDO ERNESTO WOLHERS M.,
Jefe de la Sección de Personal (A-1) FAG.

Mayor de Aviación P. A.
JORGE MARIO CASTILLO G.,
Jefe de la Sección de Inteligencia (A-2) FAG.

Mayor de Aviación P. A.
JORGE LUIS MONZON JUAREZ,
Jefe de la Sección de Operaciones (A-3) FAG.

Mayor de Aviación P. A.
JORGE MARIO MORALES MONTIEL,
Jefe de la Sección Logística (A-4) FAG.

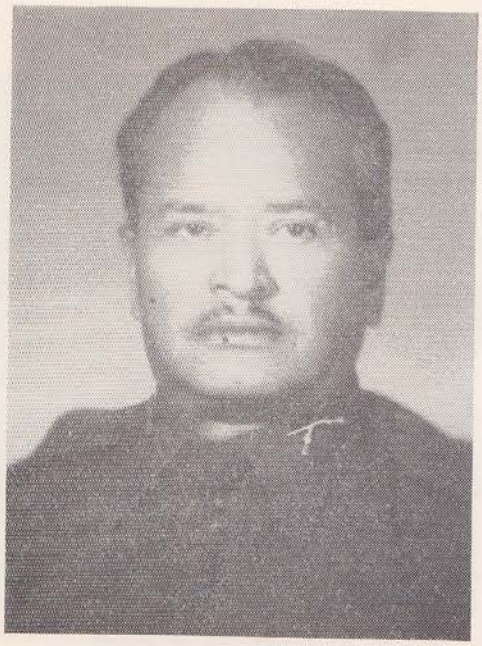


Capitán P. A. Héctor Augusto Rosales Salaverría, Jefe de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

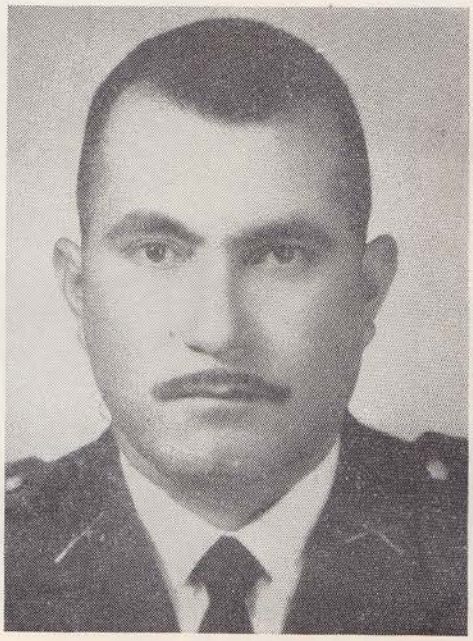
Teniente de Aviación Roberto García Valle, Jefe del Escuadrón de Mantenimiento.

# Escuadrón de Seguridad de Base

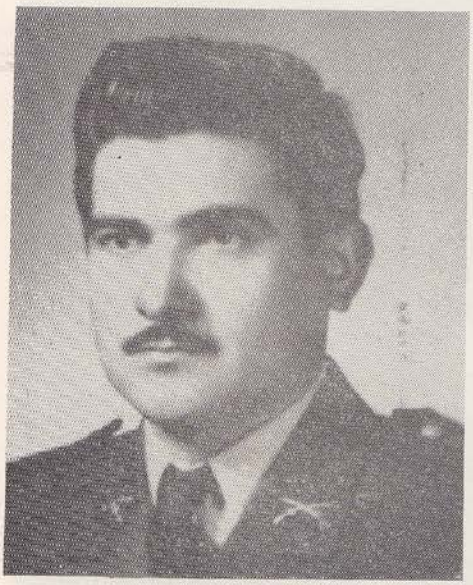
## Comando y Plana Mayor



Teniente Coronel de Infantería
ANGEL MARIA PEREZ MONTUFAR,
Comandante.



Mayor de Infantería DEM.
OSCAR R. CASTAÑEDA Y CASTAÑEDA,
Subcomandante.



Teniente Coronel de Infantería
CARLOS E. BARILLAS M.,
Oficial S-1 y S-4.

Mayor de Infantería
VICTOR M. RUEDA PAIZ,
Oficial S-2 y S-3.

# LA FUERZA AEREA GUATEMALTECA EN SU CINCUENTENARIO

**Escribe:**
**MANUEL OCTAVIO ZEA CARRASCOSA,**
**Coronel de Aviación P. A.**

Muchos han boceteado la historia de la Aviación de Guatemala, y todos hemos leído esas notas publicadas en revistas y periódicos; por eso nos limitaremos a escribir algo que se relaciona sobre el "Cincuentenario", que este año celebran las Alas Guatemaltecas.

Cuando se escribe la Historia Universal de la Aviación, o en particular, la de algún país, sentimos el imperativo obligado de remontarnos a los tiempos más lejanos, cuando el hombre quiso por primera vez volar, y creemos sin temor a equivocarnos, que esta inquietud lo acompañó desde su aparición sobre la faz de la tierra. Refresquemos la memoria y recordemos la leyenda mitológica de Dédalo y su hijo Icaro, que estando prisioneros en la Isla de Creta, planearon su evasión confeccionándose alas con plumas pegadas con cera y que Dédalo recomendó a Icaro no subir mucho, porque el calor del sol derretiría la cera y sus alas se romperían, como ocurrió, cayendo al mar, el cual recibió el nombre de Mar de Icaria, cobrando así, la primera víctima de la aviación. Como teoría mitológica es fácil entender el error de creer que entre más se acercara al sol, es decir, se alejara de la tierra, el calor aumentaría; sin embargo, deja la primera advertencia para prevenir accidentes. Dejemos a Dédalo e Icaro y tras ladémonos a Italia, camino al occidente, donde en el devenir del tiempo se desarrollara y floreciera la aerostación y más tarde la aviación, que desde su invención ha experimentado los más grandes avances; es en Italia, donde surge la figura insigne del florentino Leonardo de Vinci (1519), genio que dedicó largo tiempo de su vida fecunda, al estudio del vuelo de las aves y escribió extensas páginas de literatura, sobre la teoría del vuelo, sin llegar infortunadamente en aquella época a ninguna realización efectiva, y siguiendo el camino trazado al occidente, llegamos a Francia, donde cobra gran importancia el desarrollo de la aerostación y hace su aparición el globo aerostático; se hacen experimentos, haciendo elevarse estos artefactos, primero por la acción de aire caliente, y más tarde, impulsados hacia arriba por medio de gases como: oxígeno, hidrógeno y helio; su aplicación en la guerra no se deja esperar, usándolos como observatorios, por medio de globos cautivos; los hermanos Montgolfier y Blanchard y muchos más, participan en estos experimentos y finalmente el Conde Zeppelin (alemán), de propulsión y dirección a un globo, convirtiéndolo en dirigible y lo bautiza con el nombre de "Graf Zeppelin".

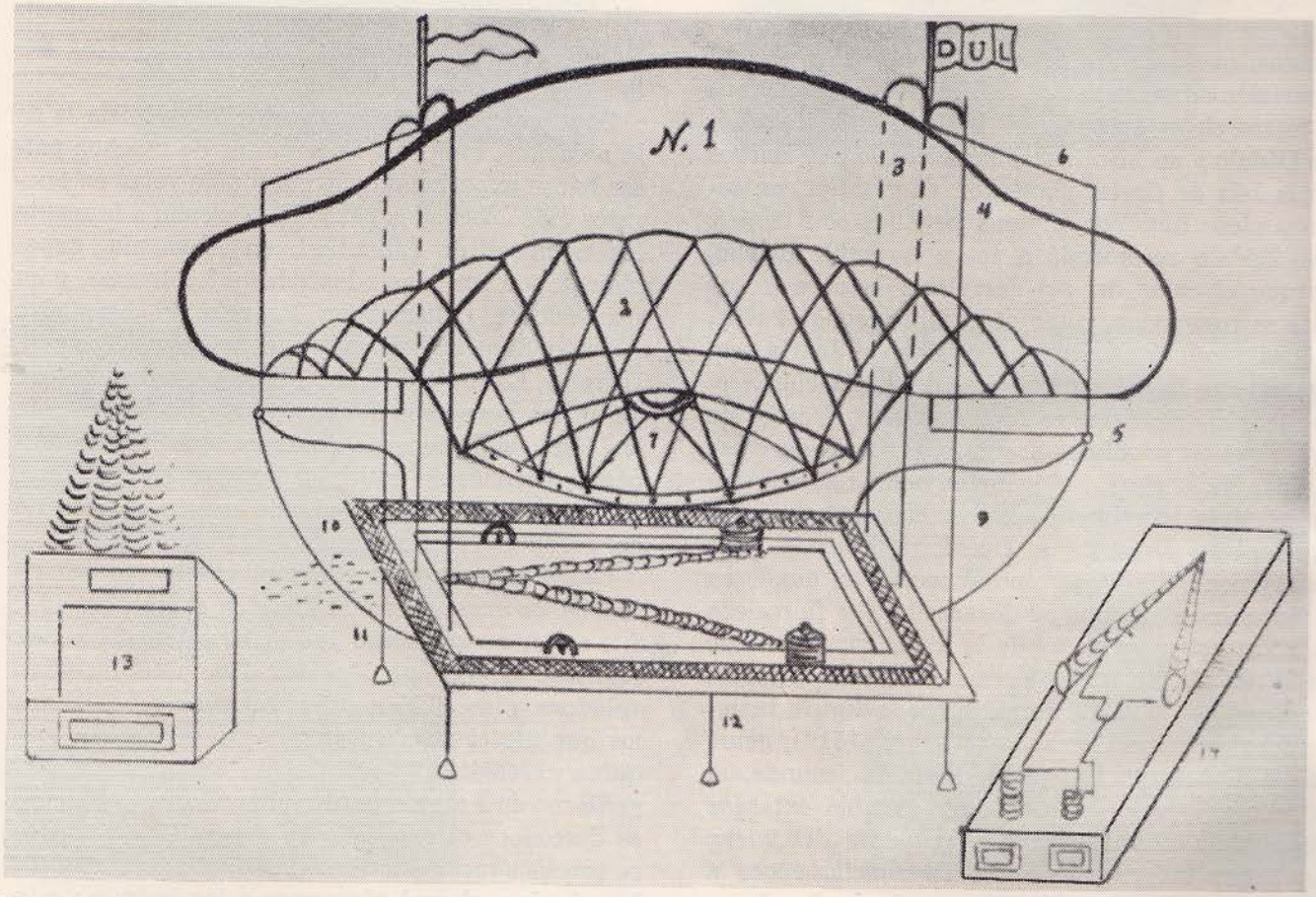
Superada la era de la aerostación se inicia la de la aviación; multitud de hombres de muchos países hacen experimentos, tratando de volar en aparatos más adecuados para ello y vienen a la mente los nombres de Lilienthal, en Alemania, experimentando con alas adaptadas a los brazos, y en planeadores. Blériot en Francia, el brasileiro Alberto Santos Dumont, y otros como Panaud, Langley, Chanute, Pilches Feber y finalmente con éxito, los hermanos Wilbur y Orville Wright, en los Estados Unidos de América, que logran despegar, después de múltiples ensayos en las dunas de Carolina del Norte, dando origen al invento del aeroplano en los albores del presente siglo.

Guatemala recorrió el mismo camino ya descrito, con los ensayos que se hicieron el siglo pasado; fue así como en el año 1848, el guatemalteco don Mariano de la Luz Morales, ideó una máquina voladora y escribió algunos apuntes sobre ella a los que dio el nombre de "Teoría sobre una máquina aerostática"; se sabe que solicitó ayuda al gobierno de Francia para realizar su invento, pero se desconoce el resultado de su gestión; tampoco se conoce aquella literatura, pero sí el esquema de la máquina, el cual ofrecemos a los lectores; esta es la face similar a la teoría de De Vinci. Algún tiempo después, otro guatemalteco, don José Ma-

ría Flores, construyó un globo, cuyo ascenso se debería llevar a cabo públicamente en presencia del pueblo y autoridades; impulsado por aire caliente, el globo comenzó a elevarse, con tan mala suerte que al iniciarse el ascenso, se provocó un incendio en uno de los costados del globo, consumiendo en pocos minutos el aerostato que se precipitó a tierra, falleciendo el señor Flores. En el año 1866 el italiano don Sabino Escarriola llegó al país, y con una técnica más perfeccionada estuvo dando exhibiciones con un globo que finalmente, también cayó sin control del piloto, quedando por muchos años en la ciudad de Guatemala, la costumbre de decir "Allá por donde cayó Escarriola".

Muchos años transcurrieron después de aquellos acontecimientos que marcan en la historia de la aeronáutica guatemalteca, la era de la aerostación; así llegamos al año 1911, cuando el compatriota don Alberto de la Riva, con la ayuda del carpintero don Víctor Ortiz, y con las limitaciones del medio, construyeron un aparato al que dieron el nombre de "El Planeador", sin llegar a realizar ningún logro efectivo en cuanto a vuelo.

En el año 1913, el entusiasmo por el vuelo renace, el Gobierno se interesa y surge la figura de Dante Nannini, primer Piloto Aviador guatemalteco, que sienta plaza en el Ejército, el 13 de noviembre de ese año (1913), y a él se le contrata para dirigir la primera Academia de Aviación, en compañía del americano Wood, de Luis E. Ferro y de Minerly Wilson; Escuela que se inició el 30 de junio de 1914. Ya Guatemala tiene dos aviones: un "Niewport" y un "Blériot"; se da principio al entrenamiento y figuran como primeros alumnos los señores Delfino Sánchez Latour, José Minondo, Donato González y don Alberto de la Riva, a quien ya vimos antes, tratando de construir un avión.




Máquina aérea ideada por el guatemalteco don Mariano de la Luz Morales. Lamentamos no poder ofrecer a nuestros lectores la descripción de este esquema que nos revela la inquietud que su autor sentía por el vuelo en aquella lejana época (año 1848).

El equilibrio de la paz se rompe, dando origen a una conflagración que envuelve al mudo, aun a los países más alejados al escenario de la guerra. Guatemala, como las demás naciones del nuevo continente, se ve envuelta en el conflicto y Dante Nannini, guatemalteco de origen, pero italiano por ancestro, marcha a la patria de sus antepasados, participa en la guerra como aviador, cosecha triunfos y es condecorado por las Potencias Aliadas, y al retornar al suelo de la patria, que le vio nacer, muere en la ciudad de Nueva York, el 11 de enero de 1919.

Llega a Guatemala, el año 1918, una Misión Militar Francesa, contratada por el Gobierno del Licenciado Manuel Estrada Cabrera, entre cuyos miembros se cuenta un Oficial Piloto Aviador, el Barón René D'Eynde, que viene a reorganizar la Escuela de Aviación, pero muere más tarde en Quezaltenango, sin obtener ningún avance nuestra incipiente aviación. Los alumnos que estuvieron en esta Escuela, fueron el General Miguel Ydígoras Fuentes y los Coroneles Julio Pablo García y García, Humberto Armas y Fausto Cebeira.

Los años pasaron y no fue sino hasta en el año 1921, durante el Gobierno del ciudadano don Carlos Herrera, cuando una nueva Misión Militar Francesa fue contratada y llega a Guatemala, integrada por el siguiente personal: Comandante Gastón Contresty, Jefe de la Misión e Instructor de Artillería; Capitán Camilo Chartier, Instructor de Infantería; Capitán Luis Roche, Instructor de Bandas de Música; Teniente Luis Framont, Instructor de Aviación y el Ingeniero-mecánico Edgar Jeanneau, Instructor de mecánica de aviación.

El Teniente Piloto Aviador Luis Framont y el Mecánico Edgar Jeanneau, que llegaron para entrenar a pilotos y mecánicos, se dieron a la tarea de cumplir su cometido, dedicándose el primero, a un grupo de seis jóvenes militares y el segundo, a elementos voluntarios de procedencia civil (cuatro operarios y cinco aprendices de mecánica).

Por acuerdo gubernativo de 5 de febrero de 1921, el Gobierno de la República aprueba el contrato celebrado entre el Gobierno Francés y el Encargado de Negocios *a.i.* de Guatemala en Francia, relativo a la venida a Guatemala, de la Misión Militar Francesa a que antes nos hemos referido. Un mes más tarde, por acuerdo gubernativo, de 12 de marzo de 1921, se crea la Escuela de Mecánica de Aviación, y el acuerdo en referencia dice:

"Palacio del Poder Ejecutivo: Guatemala, 12 de marzo de 1921.

El Presidente Constitucional de la República,

ACUERDA:

1º Crear la *Escuela de Mecánica de Aviación* en esta capital, bajo la dirección del Teniente Luis Framont, quien tendrá como segundo al mecánico Edgar Jeanneau; y

2º Autoriza el siguiente presupuesto mensual, a cargo de la Tesorería Nacional, computándose las erogaciones respectivas desde el nueve de febrero último:

| | |
|---|---|
| 1 alumno con ..... | $1,600 |
| 4 alumnos con $1,400 cada uno .... | $5,600 |
| 3 alumnos con $1,200 cada uno .... | $3,600 |

Los señores Framont y Jeanneau devengarán los sueldos que, en concepto de miembros de la Misión Militar Francesa, al servicio del Ejército Nacional, les señala el contrato respectivo, aprobado por acuerdo del 5 de febrero próximo pasado.

Comuníquese.

HERRERA.

El Secretario de Estado en el
Despacho de la Guerra,
E. ESCAMILLA".

Ya desde el año 1919, Jacinto Rodríguez Díaz, por acuerdo gubernativo de fecha 11 de mayo de ese año (1919), marcha a los Estados Unidos de América a efectuar estudios de Aviación y regresa graduado de Piloto Aviador Militar, en agosto de 1920, según acuerdo de fecha 21 de ese mes y año en que se le autorizaban los gastos de regreso y Miguel García Granados, hacía lo propio en noviembre de 1920, después de obtener el Título de Piloto Aviador Militar en Post Field Fort Sill, Oklahoma, Estados Unidos de América; luego correspondió el turno a Oscar Morales López, quien obtuvo el mismo Título en Langley Field, Hampton, Virginia, en julio de 1928, seguido de Tomás M. Letona y Ricardo Rodas, más conocido por "Chato" Rodas, que también se graduaron en los Estados Unidos de América, en Brooks y Kelly Field, Texas.

El acuerdo de 12 de marzo de 1921, es la disposición gubernativa que marca el punto de partida en la existencia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, porque a partir de ese momento, con la creación de aquella Escuela de Mecánica de Aviación —que constituye su pie veterano—, y la dirección de los miembros de la Misión Militar Francesa que le fueron asignados, se comenzó a trabajar en firme y con resultados efectivos.

Caído el Gobierno del ciudadano Carlos Herrera, por el golpe del 5 de diciembre de 1921, se celebró un nuevo contrato entre el Gobierno de la República y el Piloto Aviador Edmund Durel, cuyo acuerdo de aprobación dice:

"Palacio del Poder Ejecutivo: Guatemala, 15 de diciembre de 1922.

Traído a la vista el contrato celebrado entre el Subsecretario de la Guerra y don Edmund Durel, en virtud del cual el segundo se compromete a prestar sus servicios en el Ejército de Guatemala, en concepto de Director de la *Escuela Nacional de Aviación y Taller de Mecánica* de la misma, en esta capital, y

Hallándolo de conformidad con las instrucciones que al efecto fueron dadas oportunamente,

El Presidente de la República,

ACUERDA:

Aprobar los diez artículos de que consta el contrato de que se ha hecho mérito; y, en consecuencia, la Tesorería Nacional, por cuenta de la partida número 53, inciso 2º del Presupuesto General de Gastos de Guerra, erogará mensualmente la suma de ciento veinticinco pesos oro americano ($125. o.a), asignación de que disfrutará el señor Durel, en concepto de Director de la Escuela y Taller mencionados.

Comuníquese.

ORELLANA.

El Secretario de Estado en el
Despacho de la Guerra,
JORGE UBICO".

El acuerdo gubernativo transcrito de fecha 15 de diciembre de 1921 dio origen a la Escuela Nacional de Aviación y Taller de Mecánica de la misma, que sustituyó a la Escuela de Mecánica de Aviación.

La Escuela Nacional de Aviación, por acuerdo de fecha 21 de enero de 1924, pasó a ser dependencia de la Escuela Politécnica, siendo Presidente de la República, el General e Ingeniero José María Orellana y Ministro de la Guerra, el General y Licenciado Francisco Fuentes.

Años más tarde, por acuerdo de 26 de julio de 1927, se deroga el acuerdo anterior y la Escuela Nacional de Aviación pasa a depender directamente de la Secretaría de la Guerra. Este acuerdo está firmado por el General Lázaro Chacón, Presidente de la República y por el General Miguel Larrave, Secretario de Estado en el Despacho de la Guerra.

En el año 1929 se lleva a cabo una nueva reorganización que suprime la Escuela Nacional de Aviación y crea el Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala. Por considerarlo de importancia, transcribimos el texto íntegro del acuerdo que dice:

"Casa del Gobierno: Guatemala, 30 de junio de 1929.

El Presidente de la República,

ACUERDA:

*Artículo 1º*—Establecer el *Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala,* el cual se regirá por las leyes militares vigentes y por el Reglamento especial formulado al efecto.

*Artículo 2º*—Dicho Cuerpo entrará en funciones el primero de julio del año en curso, con el presupuesto mensual de sueldos y gastos que expresa el Reglamento de que se ha hecho referencia.

*Artículo 3º*—Sobre el Cuerpo de Aviación Militar tendrá ingerencia única y exclusivamente el Ministro de la Guerra.

*Artículo 4º*—Se nombra Jefe del Cuerpo mencionado, al General de División don José Víctor Mejía, quien devengará la dotación mensual de ley.

*Artículo 5º*—Todos los efectos existentes en la Escuela Nacional de Aviación, quedan a disposición del Ministerio de la Guerra, inclusive, los edificios respectivos.

*Artículo 6º*—De tales efectos, el Ministerio de la Guerra proporcionará a la Secretaría de Fomento, en calidad de préstamo, un aparato "Ryan", así como al Piloto Aviador, Coronel Oscar Morales López, para los servicios civiles de su Ramo, y mientras dicha Secretaría establece el Cuerpo de Aviación Civil de Guatemala.

*Artículo 7º*—Es entendido que los Pilotos Militares podrán dedicarse al transporte de pasajeros y correspondencia, cuando las necesidades lo exijan y el servicio lo permita.

*Artículo 8º*—La Secretaría de la Guerra formulará inmediatamente el Reglamento para el Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, a que este acuerdo ha hecho referencia.

Comuníquese.

CHACON.

El Secretario de Estado en el
Despacho de la Guerra,
JUAN B. PADILLA".

Como Segundo Jefe del Cuerpo de Aviación Militar de Guatemala, fue nombrado con fecha 18 de julio del mismo año (1929), el Coronel Francisco Urízar R.

El año 1929 es pródigo en vuelos internacionales de Buena Voluntad; Morales López, el primero, lo realiza del 21 de marzo al 20 de abril de ese año, cubriendo Galveston-México-Guatemala, en el avión "Quetzal"; Rodríguez Díaz, del 4 al 14 de mayo del mismo año, volando sobre Centro América y Panamá, en el avión "Centro América"; y Miguel García Granados, del 24 de julio al 14 de agosto de 1929, realizando el vuelo Guatemala - La Habana - Washington - México - Guatemala, en el avión "Guatemala".

Notables avances se han logrado; ya se cuenta como fruto de la Escuela, creada en 1921, con mecánicos de aviación, entre los que es digno de mencionar a David Rodríguez Morán, Manuel Ovando y Luis Enríquez. Varios aviones se han adquirido, pero como es natural, también algunos se han destruido. Y llega la época en que el Gobierno, quizá por falta de recursos económicos, no puede adquirir material volante y se promueve la semana Pro-Aviación Nacional, que fue un verdadero éxito, recolectándose fondos por suscripción popular, así se logra comprar tres aviones "Ryan", de cabina cerrada; con ellos se inicia el correo aéreo y el transporte de pasajeros y carga ligera a las distintas regiones del país, especialmente al Petén; se erigen campos de aviación en todas las cabeceras departamentales y otros lugares, y las actividades aéreas cobran cada día mayor importancia; se construyen hangares y durante la administración del Coronel García Granados, se llevan a cabo varias obras de infraestructura.

El año 1929, es año de muchas realizaciones, se compran en Francia, cuatro aviones "Potez" y dos "Moranne" y llegan con ellos los Pilotos Franceses Duarallon y Juan Domergue. Se inscriben nuevos alumnos entre quienes se menciona el Sub-

Subteniente Manuel Vásquez Palacios, Mecánico de Aviación y Telegrafista que inició estudios de aviación militar en Guatemala, los que hubo de suspender por haber recibido un balazo en el oído, durante los acontecimientos de diciembre de 1930, en Casa Presidencial, donde prestaba sus servicios.

teniente Manuel Vásquez P., que prestaba servicios en la Casa Presidencial. Regresan de Estados Unidos de América el Coronel Rodolfo C. Mendoza A., con las Alas de Piloto Aviador Militar y el Subteniente Mauricio Téllez, con Diploma de Mecánico. Se titula la primera Promoción de Pilotos formados en Guatemala, y no mencionamos sus nombres, porque una lista de los Pilotos Aviadores guatemaltecos graduados, se publica en esta misma Revista.

Durante el Gobierno del General Jorge Ubico, la aviación es motivo de reorganización y el año 1934 se contrata una Misión Militar Francesa y llega el Teniente Coronel Henry Mazot, como Instructor de Vuelo; se funda la Escuela de Mecánicos de Aviación, también bajo su dirección y el nombre de Cuerpo de Aviación Militar es cambiado por el de *Cuerpo de Aeronáutica Militar*.

Se mencionan también entre los hombres que bregaron en las faenas de la mecánica, al Coronel Perfecto Flores y Teniente Carlos Merlén, que también llegaron a volar.

Del 5 al 14 de febrero de 1939, un Escuadrón Aéreo realiza un vuelo de "Buena Voluntad", a los países de Centro América y Panamá, con cinco aviones "Waco" y cinco "Ryan".

La Segunda Guerra Mundial estalla y el Gobierno de Guatemala da concesiones al de los Estados Unidos de América, para el establecimiento de Bases Militares, destinadas a la Defensa Continental, así se construyen las pistas asfaltadas de "La Aurora", "San José", en Escuintla y "Barrios", en Izabal.

Se gradúan más promociones de Pilotos Aviadores y mueren algunos; llegan más aviones y se destruyen otros, cosa normal en materia de aviación.

El año 1942 se construye un campo de aviación en la finca nacional "Los Cipresales", al noreste de la ciudad capital, y allá se traslada la Escuela de Aviación Militar.

El 20 de octubre de 1944, triunfa un movimiento revolucionario que cambia la vida política del país y con ella se operan varios cambios y es entonces, a los veinticuatro años de su nacimiento, cuando la aviación militar de Guatemala, adopta el nombre con que actualmente se le conoce: *"Fuerza Aérea Guatemalteca"*.

Poco antes de este acontecimiento, llega como Instructor de Vuelo, el Piloto Aviador Americano Charles Montgomery Jr., a principios del año 1944.

El año 1945, se contrata ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, el envío de una Misión Aérea y llega como Primer Jefe de la Misión Aérea el Teniente Coronel P. A. Juan Francisco Puerta y como Subjefe el Mayor P. A. Merle S. Else y cuatro mecánicos para asesorar los aspectos técnicos del mantenimiento.

El Gobierno de los Estados Unidos de América, otorga becas para efectuar estudios a Pilotos y Mecánicos en las Escuelas de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, y varios oficiales y mecánicos son enviados para aprovechar los espacios asignados a Guatemala.

En los meses de marzo, abril, mayo y junio de 1943, un grupo de pilotos aviadores militares, acompañados de personal de mantenimiento, trajeron volando de los Estados Unidos de América, varios aviones adquiridos en aquel país.

En la administración del Coronel Rodolfo C. Mendoza A., llegaron los primeros aviones bimotores de transporte del tipo C-47 y fue el año 1948, cuando la Fuerza Aérea Guatemalteca inició sus vuelos internacionales, en misiones del servicio y en colaboración con otros ministerios o entidades públicas o privadas, dentro y fuera del país.

Los Pilotos Aviadores de la Fuerza Aérea Guatemalteca, han desempeñado importantes cargos con verdadera devoción y eficiencia, en la administración pública, en el servicio Diplomático como Agregados y como Jefes de Misión, y todos los que vuelan las naves de la Empresa Nacional de Aviación (AVIATECA), tuvieron por cuna la FAG y muchos han obtenido títulos universitarios, incluyendo a la fecha un mecánico que ostenta el título de Ingeniero Civil.

No se hace referencia a los Comandantes porque han sido objeto de capítulo especial en la Sección Biográfica de esta Revista.

De todo ha tenido la Fuerza Aérea Guatemalteca, en todos los campos ha dado el rendimiento deseado, de todo ha hecho, hasta ofrecer el holocausto de su vida en Aras de la Patria.

# Sección Biográfica

El Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, en reconocimiento a los méritos de los hombres que ejercieron el mando supremo de la F.A.G., ha querido que en esta Revista que se edita con ocasión de celebrarse las Bodas de Oro de la Aviación Guatemalteca, se publiquen las biografías de sus Comandantes, así como las de sus Precursores; es en atención de aquel deseo expreso del Comandante Coronel Luis Federico Fuentes Corado, que publicamos en este número especial de la Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca, al celebrar su Cincuentenario, las semblanzas de sus pioneros y de sus Comandantes.

# Teniente P. A. Dante Nannini

## PRECURSOR DE LA AVIACION GUATEMALTECA

Héroe de la I Guerra Mundial —Primer Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

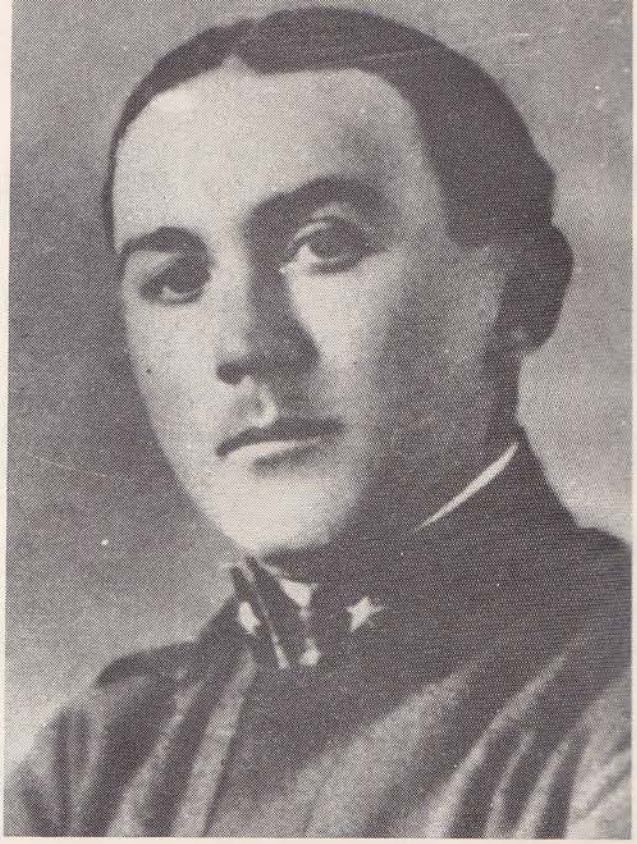
Nació en la ciudad de Guatemala, el 13 de septiembre de 1888, en el hogar de sus padres don Aurelio Nannini y doña Socorro Sandoval de Nannini.

Desde pequeño, sintió inclinación por el vuelo, por el que le animaba verdadera inquietud, cuando conoció las proezas de los primeros hombres que surcaron el espacio en globos y más tarde, ya en aparatos dotados de alas, llamó profundamente su atención de niño, al grado de que un día dijo a su padre: "Cuando yo sea grande, volaré como aquellos hombres"; asiduo lector especialmente de libros de historia e impresionado por sus lecturas, le dijo en otra ocasión: "Cuando yo sea grande y haya una guerra, pelearé", "Sí padre mío, ire a la guerra..."

Aún cuando su padre no le decía nada, sí observaba que desde hacía algún tiempo, interrumpía sus juegos o el estudio de sus deberes o tareas escolares y se abstraía contemplando el vuelo libre de las aves

Tenía que ser, Nannini había nacido para competir con las aves, surcando el espacio y para guerrero, plenamente identificado con el dios Marte.

Fue así como bajo la influencia de impulsos que lo arrastraban hacia la realización de su destino, en el año 1906 marchó a los Estados Unidos de América, donde trabajó por espacio de cuatro años en una fábrica de aviones en San Francisco California. Sus sueños de niño se encendieron más a medida que fue conociendo el mecanismo de las aeronaves, ello le hizo tomar la determinación de entrar de lleno al aprendizaje de la Aviación, para hacerse piloto aviador y para el efecto, se trasladó a Nueva York, en el año 1910, donde se matriculó como estudiante de la Escuela de Aviación de Moinsant, establecimiento del cual habían egresado ya muchos aviadores que trabajaban volando en el vasto territorio de la Unión, o bien ejerciendo su profesión en otros países del mundo.



Teniente P. A. Dante Nannini.

Sometido a intenso entrenamiento en el arte de volar, no tardó en ver coronado con los laureles del triunfo, el más grande sueño de su vida. Ya era aviador Nannini, acababa de recibir el anhelado título de piloto aviador, con él entre sus manos trémulas de felicidad, retornó a la patria que le vio nacer, a su querida Guatemala, donde el Gobierno aprovechó sus servicios, iniciándose así en Guatemala, la era de la Aviación, valga decir: el vuelo en aparatos más pesados que el aire.

En agosto de 1914, dio principio la I Guerra Mundial, al romperse el equilibrio de la paz entre varias potencias europeas, lo que dio origen a la conflagración que por cuatro años asolara a la humanidad, especialmente a los países del viejo mundo, que fue el escenario de tan cruento enfrentamiento.

Nannini, que siempre se manifestó como un espíritu atrevido, audaz e inquieto y a quien tanto le había llamado la atención la guerra, como lo expresara en cierta ocasión a su padre, e informado por las noticias que del conflicto bélico llegaban al país, donde se destacaba la acción que la aviación desarrollaba en los frentes de batalla, cuando el hombre aplicaba por primera vez el uso del aeroplano como arma de guerra, no pudo soportar el estado apacible en que aquí se desarrollaba la vida, durante el Gobierno del Licenciado

En la composición, la efigie del insigne Teniente P. A. Dante Nannini, primer piloto aviador guatemalteco, y el monumento erigido a su memoria en el mausoleo donde reposan sus restos en el Cementerio General de la ciudad de Guatemala.

Estrada Cabrera, en aquelos días en que sólo se permitía a los pilotos, calentar motores en el Campo de Marte y realizar vuelos cortos de pocos minutos sobre la ciudad capital, porque el mandatario temía que si se abastecían los tanques hasta llenarlos, los aviadores pudieran escapar fuera de las fronteras de la patria.

Incapaz de resistir por más tiempo esta pasividad rutinaria, ante los acontecimientos que se desarrollaban en el Continente Europeo, rompió el *status* de esta vida para él sin ningún sentido y tomó la decisión de marchar a la tierra de sus mayores, desechando los sentimentalismos que le unían a sus lares patrios. Fue así como un día del año 1915, partió con destino a Europa y en su ancestral Italia se alistó como voluntario en la Real Fuerza Aérea Italiana, para luchar con ardor y valentía, con las fuerzas del Rey Víctor Manuel, contra Alemania y Austria, en aras de la libertad y la democracia por las que se debatía la humanidad, ya organizado en las unidades aéreas italianas y en pleno ejercicio de sus funciones como piloto de combate, su tenacidad viril, entusiasmo, destreza y valor heroico, lo condujeron a realizar las más asombrosas proezas, abatiendo muchos aviones enemigos, no sin que él fuera derribado en más de una ocasión.

Los triunfos conquistados hicieron que el nombre del primer aviador guatemalteco fuera citado en Orden General de los Ejércitos Aliados, mereciendo que le otorgaran nueve condecoraciones por méritos en campaña, entre las que se menciona: las de "Mérito al Valor y Disciplina" y la de "Honor en la Guerra 1914-1918", conferida por el Gobierno de Francia y la de "Mérito al Valor Militar", otorgada por el Gobierno de Italia, llegando a merecer por sus relevantes méritos, el ascenso al grado de Teniente de la Real Fuerza Aérea Italiana.

Testigos presenciales de su comportamiento en la guerra han dicho, que impulsado por su arrojo y atrevimiento y bajo el aguijón de su valor temerario, buscaba los sectores de mayor peligro y presuroso acudía voluntario al llamado de sus jefes para el desempeño de las misiones más difíciles y por ende, de más riesgo, en un reto franco a la muerte, sin embargo, protegido por la diosa Fortuna, supo cumplirlas con todo éxito, sorteando todos los obstáculos que se oponían a su ejecusión.

Un día, la metralla y los obuses, silenciaron sus bocas de fuego, la guerra había terminado, Nannini, el héroe, cubierto de laureles, dispuso retornar a Guatemala, deseaba revivir los días tran-

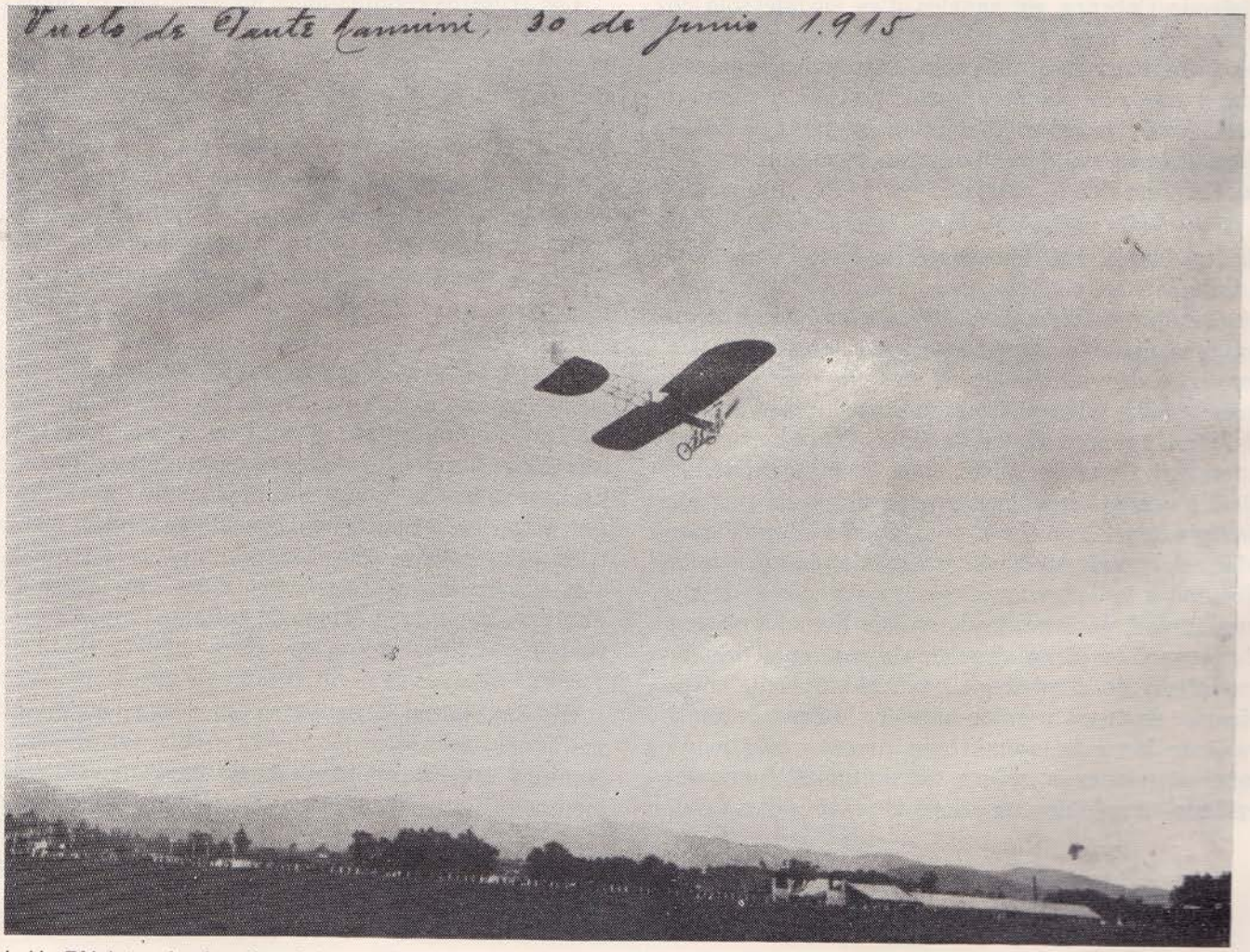
quilos que otrora despreciara, volver al seno de la patria, de su familia, de sus amigos y demás afectos, volver a vivir los días tranquilos de su niñez, los años felices de su adolescencia y los románticos de su juventud. Con ese propósito, emprendió el viaje de regreso a Guatemala, venía el Héroe, a quien se le esperaba con arcos triunfales como dijera Rubén Darío.

El destino de Dante, estaba escrito, aquel guerrero del espacio que había escapado al flagelo de la muerte, allí en el escenario de la recién pasada guerra, con todos sus horrores y peligros, donde había luchado con todo el ardor de su juventud hasta llegar al heroísmo, fue impotente para luchar contra otro flagelo; como si las vidas sacrificadas en el curso cruel y despiadado de la guerra fuera poco, otro jinete del Apocalipsis se erguía implacable, segando más vidas útiles a la humanidad, era una epidemia de gripe, llamada comúnmente en esos días "La Peste" o "Gripe Española", quizá la misma que en nuestros días hemos oído llamar "Gripe Asiática" o "Gripe de Hong Kong", la cual circulaba el mundo, ya había cobrado víctimas en varios países de Europa y de la misma América y fue a su paso por Nueva York, donde contrajo esta enfermedad, en aquellos días difíciles de controlar por la ciencia médica, haciendo presa de nuestro aviador, aprisionándolo en su garra inexorable y así el héroe vencedor en tantas batallas, fue impotente para librar la batalla de la peste que le arrancó la vida el 11 de enero de 1919, cuando apenas había cumplido 30 años de edad, segando no sólo la vida de Dante, sino las esperanzas que la Patria cifró en su ilustre hijo.

La noticia de su sensible fallecimiento causó profunda conmoción en todos los ámbitos del país, a tal grado, que mucha gente vistió de luto en señal de duelo.

Nunca se casó, ni tuvo descendencia.

Los despojos mortales del Teniente P. A. Dante Nannini, fueron repatriados el 14 de febrero del mismo año, recibieron sepultura en el Cementerio General de la ciudad de Guatemala, entre el pesar de familiares, amigos y del pueblo en general. Años más tarde fue erigido un monumento que perpetúa su memoria y donde duermen el sueño eterno los restos del Teniente P. A. Dante Nannini, héroe de la I Guerra Mundial, Primer Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca y precursor de nuestra aviación.




Avión Blériot, volando sobre el Campo de Marte, tripulado por el Teniente Dante Nannini, el 30 de junio de 1915, aniversario del triunfo de la Revolución Liberal de 1871.

# Coronel de Aviación P. A.

# Jacinto Rodríguez Díaz

## Pionero y As de la Aviación Guatemalteca

Del barro generoso de la tierra, bajo el soplo divino de Dios y abrigado con ponchos de Momostenango, llegó a la vida el Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, en la gélida ciudad de Totonicapán, el 10 de agosto de 1900, siendo sus padres don Justo Rodríguez y doña María Díaz.

Ingresó a la extinguida Academia Militar, el 26 de julio de 1915. Allí, en ese Centro de formación Militar que prohijó su adolescencia, se alista con amor en la carrera del honor y el sacrificio, allí templa su corazón y eleva sus sentimientos en el camino del deber y el sacrificio y concluidos sus estudios, obtiene el Título de Oficial Graduado y el Despacho de Teniente de Infantería, el 10 de junio de 1917, iniciándose en la vida de cuartel; pero su vocación lo llama al infinito azul del cielo que surcara años más tarde.

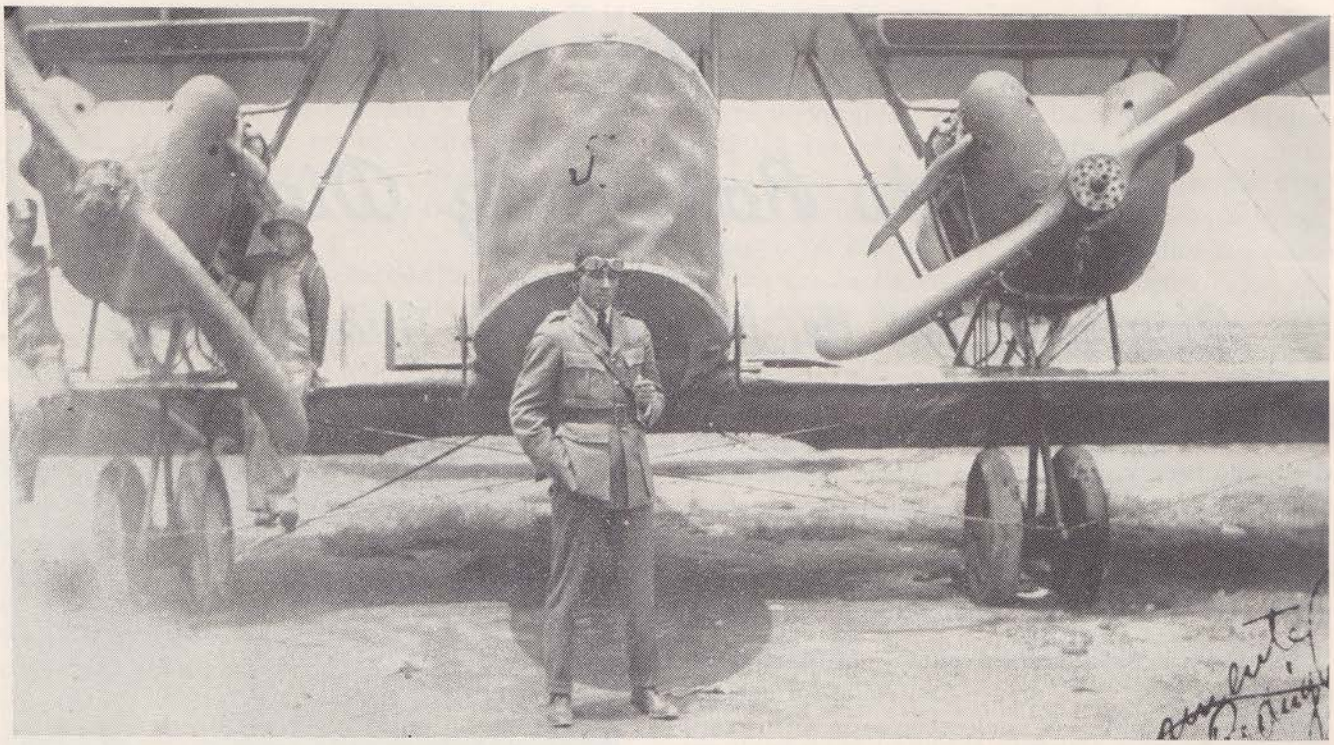
En el año 1919, por acuerdo gubernativo de fecha 11 de mayo de ese año se dispuso que el Teniente Jacinto Rodríguez Díaz, marchara a efectuar estudios de aviación a los Estados Unidos de América, como lo solicitara, habiendo coronado sus estudios en el Aeroclub "América", el 12 de mayo de 1920.

De retorno a Guatemala, a principios de septiembre de ese año, trajo a la Patria el presente de sus conocimientos, que luego puso en práctica con amor y entusiasmo.

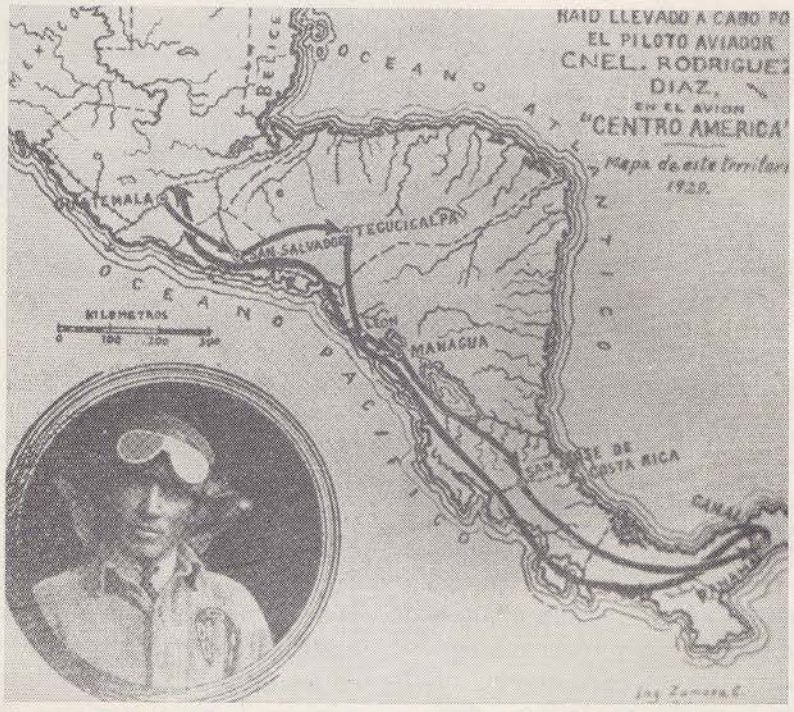
Destruido el avión que el Gobierno de México había obsequiado al de Guatemala, en aquellos días y que el propio Gobierno Mexicano bautizó con el nombre de "Benito Juárez"; "Chinto", apelativo con que todos le conocieron y trataron, agotó todos los medios a su alcance para que se adquiriera otro avión, sin lograrlo, por lo que decepcionado de no poder volar por falta de aviones,

Coronel P. A. Jacinto Rodríguez Díaz.

buscó otros horizontes en los lares de Emilio Carranza y Roberto Fierro y allá, en México, se dedicó al vuelo por algún tiempo, pero la nostalgia de la Patria, lo trajo nuevamente a Guatemala, a ayudar a su padre en la botica que poseía en Santo Tomás La Unión, en el departamento de Suchitepéquez, donde se refugió, para lo cual hubo de sustentar un examen en la Facultad de Farmacia en acatamiento a reciente ley, apareciendo con el número 1, en el registro de Prácticos de la Facultad.



Avión francés Farman, bimotor de bombardeo en el desaparecido Campo Militar de Balbuena, de la ciudad de México. Posa frente al avión el Coronel Jacinto Rodríguez Díaz.




El mapa de Centro América con la ruta que siguió el Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, el año 1929. En el círculo el intrépido aviador.

Su incontrolable inquietud por el vuelo lo hizo regresar al seno de la Aviación y entonces promovió una suscripción para adquirir otro avión, en cuyo propósito se puso a trabajar tesoneramente, en el Casino Militar (hoy Club de Oficiales del Ejército), del cual era Secretario, y no descansó hasta que el aparato se compró, quizás sin pensar que en este avión realizaría su histórico vuelo a Centro América.

Rodríguez Díaz fue el primer Aviador guatemalteco que voló a través de Centro América, llevando el cariño fraternal de los guatemaltecos a los pueblos del Istmo.

El 4 de mayo de 1929 a las 10.15 horas y llevando como compañero al Teniente, Mecánico Carlos Merlén, despegó en el avión "Centro América" del Campo de "La Aurora", siendo escoltado durante algunos minutos, por un avión trimotor, conducido por un aviador de apellido Bieler y por dos aviones que tripulaban nuestros intrépidos pilotos Miguel García Granados y Oscar Morales López, que tan gloriosas páginas escribieron en la Historia de la Aviación Nacional, y que con Rodríguez Díaz, formaron el trinomio de Ases del Aire, cuyas hazañas fueron conocidas más allá de los mares, haciendo brillar el nombre de Guatemala.

A las 12.35 horas, aterrizaba en el campo de Ilopango, San Salvador, siendo objeto de una entusiasta recepción, donde además, fueron tantos los agasajos que le brindaron que no le permitieron continuar su vuelo.

El 7 a las 07.00 horas, despegó de Ilopango, aterrizando en el Campo de Toncontín, en Tegucigalpa, a las 10.45 horas, en medio del entusiasmo del pueblo de Honduras, cuna del inmortal Francisco Morazán, que le tributó múltiples atenciones y demostraciones de simpatía.

El 9 a las 08.35 horas, Rodríguez Díaz despegaba de Toncontín y enfilaba la proa de su avión rumbo al Golfo de Fonseca y pasando por la ciudad de León, donde dejó caer una corona en homenaje del insigne poeta Rubén Darío, aterrizó en Managua, a las 11.00 horas y allí en la Tierra de los Lagos fue atendido con cordialidad, como huésped de honor.

A las 08.00 horas del día 11, despegó de Managua, habiendo aterrizado en el Campo de la Sabana, en San José, Costa Rica, a las 12.45 horas, tributándole pueblo y gobierno, un recibimiento lleno de cariñoso afecto, donde el pueblo tico le dispensó grandes agasajos.

Coronel Piloto Aviador Jacinto Rodríguez Díaz, as y gloria de la Aviación Guatemalteca, en sus días de estudiante de Aviación.

El 14 de mayo, a las 07.52 horas, el "Centro América", efectuó el despegue del Campo de la Sabana y a las 13.32 horas, aterrizaba en Campo Francés (France Field), en la Zona del Canal de Panamá de donde se trasladó a la ciudad de Panamá, y fue agasajado con grandes muestras de simpatía.

Eran las 06.45 horas del 17 de mayo, cuando despegó, despidiéndose del pueblo panameño, enfiló por el litoral del Pacífico y a pesar de haber sido aconsejado por los Capitanes españoles Jiménez e Iglesias que tripulaban el "Jesús del Gran Poder", que aterrizara en Managua, por precaución, Rodríguez Díaz decidió continuar hasta Guatemala a donde aterrizó a las 15.20 horas, culmi-

nando con todo éxito la empresa que cubrió de gloria a Guatemala, por medio de sus intrépidos aviadores Rodríguez Díaz y Merlén. La recepción que se les tributó fue apoteósica, al grado de no poder acercarse a nuestro héroe.

El recuerdo del avión "Centro América" y los nombres de Rodríguez Díaz y Merlén, al remontar el vuelo y cruzar de uno a otro confín el territorio de la Patria Grande, será imperecedero, porque aquellos aeronautas nuestros, unieron Centro América con el abrazo fraterno de los guatemaltecos.

Su carrera pública fue muy corta, su vida transcurrió como una exhalación, porque la parca cortó la vida en plena florescencia de aquel Caballero del Aire, querido y mimado por el pueblo, que lo lloró con dolor sincero.

El día de su muerte, 28 de septiembre de 1929, Rodríguez Díaz, tripulando el avión "Centro América", despegó del Aeropuerto "La Aurora" con destino a Zacapa, donde habría de inaugurarse el Campo de Aviación, viajando con él el Licenciado José Luis Balcárcel y los hermanos, Ingeniero Julio Montano y Carlos.

En aquel vuelo debía viajar el Coronel Francisco Urízar R., Segundo Jefe de la Aviación y padre de nuestro compañero y amigo Teniente Coronel Augusto (Fito) Urízar, quien contrariado por no haber espacio para él, se quedó, sin poder imaginarse que aquel contratiempo lo salvaría de la muerte.

A los pocos minutos después del despegue, el avión se precipitaba a tierra, en la casa número 6 del "Callejón de Dolores", hoy 9ª calle "A" entre 3ª y 4ª avenidas de la zona 1. La noticia de la tragedia se propagó en la ciudad como reguero de pólvora, y la muchedumbre se aglomeró en el lugar fatal, llegando funcionarios, amigos y gente del pueblo que tanto quería y admiraba a "Chinto". El saldo del accidente fue la muerte del Piloto, del Licenciado Balcárcel y del niño Montano Novela.

Las honras fúnebres que se le tributaron fueron solemnes; se instaló la Capilla Ardiente en el Casino Militar, donde fueron velados sus restos y mientras llegaba la Compañía de Caballeros Cadetes, montó Guardia la Policía Nacional. El Presidente, General Lázaro Chacón, por decreto número 1034, de fecha 28 de septiembre de 1929, decretó un día de duelo nacional. Delegaciones de los Cuerpos Armados y Dependencias Militares y el Cuerpo de Pilotos y Mecánicos de la Aviación montaron guardia de honor.

El cortejo fúnebre se organizó, yendo al mando de la columna el Coronel Fidel Torres (después General), y como Segundo, el Teniente Coronel Augusto Morales Dardón y estaba integrado por la Banda Marcial en Cuerpo, la Compañía de Cadetes de la Escuela Politécnica, una Compañía de Infantería por cada Cuerpo: Guardia de Honor, Fuerte de Matamoros y Fuerte de San José, el Instituto Nacional Central para Varones y la Escuela República de Costa Rica, iban además el Instituto Modelo y los Boy-Scouts. Asistieron también el Cuerpo Diplomático y Militares de Alta Graduación. La salida del cortejo fue anunciada por disposición presidencial, con una salva de 10 disparos de cañón efectuada por una batería del Fuerte de San José, haciéndose un disparo cada cuarto de hora. El féretro fue colocado en un armón de Artillería, cubierto por la Bandera Nacional, llevando encima la gorra y la espada del ilustre desaparecido, a los lados del armón se colocaron los lienzos del avión "Centro América", que tenían los escudos de los países centroamericanos y el del Estado de Chiapas, México, a donde Rodríguez Díaz fue por orden de la Secretaría de la Guerra a prestar socorro a un avión de la Compañía Latinoamericana que sufrió un accidente. Sobre el cortejo, voló una Escuadrilla de Aviones que tripularon los Coroneles Miguel García Granados y Oscar Morales López y el Teniente Carlos Merlén, arrojando flores. Las oraciones fúnebres fueron pronunciadas por el Coronel Carlos H. Martínez, en nombre del Gobierno de la República; General Alfredo Girón P., en nombre de la Secretaría de la Guerra y Coronel Manuel R. Solís, en nombre del Ejército.

No se tiene noticia de que se haya casado ni que haya dejado descendencia.

Al cerrar esta página de la Historia de la Aviación Nacional, lanzamos la iniciativa de que sea el Gobierno que hoy rige los destinos de la Nación, quien bautice los aeropuertos, aeródromos y pistas de aviación con los nombres de los pilotos desaparecidos que supieron engrandecer el nombre de la Patria, comenzando con el Aeropuerto "La Aurora".

# General de División José Víctor Mejía

Nació este notable militar el 24 de mayo de 1877, en la ciudad de Guatemala, en el hogar de sus padres, Capitán don José Gabriel Mejía y doña Guadalupe de León.

Al sentar plaza de Cadete en la antigua Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), con el número 550 de antigüedad, el 17 de enero de 1891, hizo su ingreso en la Carrera de las Armas, a la que tantas glorias y prestigio diera. Durante sus estudios destacó como estudiante distinguido, aprovechando las enseñanzas que tuvo a su alcance en el ciclo de formación militar, que coronó con todo éxito el 8 de junio de 1895, fecha en que recibió el Título de Oficial Graduado del Ejército y el Despacho de Subteniente de Infantería.

*Ascensos*

Uno a uno fue promovido en sus ascensos a los grados superiores, los que le fueron conferidos en las siguientes fechas: a Teniente, el 8 de agosto de 1898; a Capitán, el 21 de septiembre de 1900; a Comandante, equivalente a Mayor, el 12 de agosto de 1901; a Teniente Coronel, el 21 de abril de 1904; a Coronel, el 21 de julio de 1906; a General de Brigada, el 10 de junio de 1922 y a General de División, el 18 de mayo de 1929, con cuyo ascenso llegó al pináculo de la jerarquía militar.

*Carrera pública*

Con el rango de Subteniente, como Oficial Ayudante en la Comisión de Límites con México, del 4 de septiembre de 1895 al 30 de mayo de 1897, dedicado a labores de Gabinete y a trabajos de campo. Oficial de la Corte Suprema de Justicia, de mayo a octubre de 1897. Instructor Militar de las Milicias de Jalapa, del 3 de septiembre de 1898 al 12 de agosto de 1901. Mayor de Plaza y Fiscal Militar de Jalapa, del 22 de octubre de 1901 al 10 de septiembre de 1904. Segundo Jefe del Batallón Guardia de Honor, del 11 de septiembre de 1904 al 1º de enero de 1906. Instructor de las Academias de Jefes y Oficiales y de las Escuelas de Sargentos y Cabos del departamento de Jalapa,

General de División José Víctor Mejía.

del 2 de enero al 27 de mayo de 1906; en esta fecha fue nombrado Jefe del Primer Batallón "Jalapa", para trasladarlo a la capital de la República, con el fin de equiparlo y ponerlo en pie de guerra, asumiendo en seguida, el Comando del Segundo Batallón "Jalapa", con el cual marchó como Primer Jefe a la frontera de El Salvador, país con el que Guatemala se declaró en estado de guerra, en la cual participó el entonces Mayor Mejía, habiendo tomado parte en las acciones de armas de "El Pajonal", "Valle de Santiago", "Las Flores", y "Llano de Gamboa", que se llevaron a cabo del 12 al 17 de julio de 1906.

Muchos y diversos cargos más desempeñó el General Mejía, entre los que se enumeran los siguientes: Jefe Político y Comandante de Armas de los departamentos de Chimaltenango, Jalapa, Retalhuleu, Escuintla, Sololá y Alta Verapaz. Jefe del Fuerte de Matamoros. Jefe de la Guardia de Honor. *En el acuerdo gubernativo de fecha 30 de junio de 1929, que estableció el Cuerpo de Aviación Militar, que vino a sustituir a la Escuela Nacional de Aviación, el General José Víctor Me-*

*jía, fue nombrado Jefe de ese Cuerpo (hoy Fuerza Aérea Guatemalteca), cargo que ejerció hasta el 18 de octubre de 1930, durante el Gobierno del General Chacón y por segunda vez ocupó este alto cargo del 9 de septiembre de 1933 al 24 de agosto de 1936, siendo Presidente de la República el General Jorge Ubico.* Director General de Contribuciones. Subsecretario de Fomento; Director de la Escuela Práctica para Varones y Vocal de la Corte Suprema de Justicia, organizada en Corte Marcial.

*Comisiones*

Innumerables comisiones le fueron confiadas, entre las que figuran: Secretario de la Fiscalía Militar Específica y de los Consejos de Guerra que se organizaron en la plaza de Jalapa, con ocasión de la Revolución que estalló en el oriente del país, acaudillada por José León Castillo, en octubre de 1897; dichas funciones las ejerció cuando marchó a ese departamento, agregado al cuerpo Jurídico Militar. Profesor de la Escuela Nacional Central para Varones y de la Escuela de Comercio. Director General de Aeronáutica Civil, cargo que ejerció colateralmente con el de Jefe del Cuerpo de Aviación Militar. Miembro de la Delegación de Guatemala a las fiestas del Centenario de la Independencia de la República de México, el 16 de septiembre de 1910.

Jefe del Estado Mayor, del General del Ejército de los Estados de América George G. Davis, durante las visitas que este funcionario hizo a Guatemala en el año 1908.

*Distinciones*

Circundado con una aureola de prestigio por sus notables ejecutorias como soldado, su singular talento y su valer científico, se hizo acreedor de múltiples recompensas que premiaron esa gama de relevantes cualidades que le distinguieron en la vida, producto fecundo de su saber e inteligencia, recibiendo por todo ello, los honores siguientes: Medalla de Oro por Méritos en Campaña, otorgada por el Gobierno de la República, por acuerdo del 21 de julio de 1906, después de la campaña de ese año. Medalla "Palmas Académicas", otorgada por el Gobierno de Francia. Cruz de Mérito Militar de I Clase, otorgada por el Gobierno de México.

Medalla de Honor al Mérito Intelectual, conferida por la Escuela Politécnica e instituida para premiar a los autores por sus obras literarias. Certificación extendida por el General David Barrientos Ruiz, Jefe de la Brigada a que pertenecía, destacando su valor y pericia con que se distinguió en la campaña de 1906. Miembro de las siguientes instituciones científicas: de la Universidad Hispano Americana de New York, de la National Society de Washington, del Instituto Indigenista de México, del Centro Agustin Aspiazu, de Bolivia y socio fundador de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala.

Sus inquietudes en el campo de la investigación científica y su capacidad intelectual, así como su dedicación y esfuerzo tesonero, dieron vida a varias y valiosas obras escritas con fines didácticos; tales obras son: El Petén, primera parte, traducida al inglés; Geografía Descriptiva de Guatemala, primera y segunda ediciones; Nociones de Geografía para Enseñanza Primaria; lecciones de Aritmética Objetiva; lecciones de Geometría y Trigonometría; monografía del departamento de Jalapa; Geografía Comercial y Geografía Médico-Militar de Guatemala. Autor de la primera Carta Aérea, elaborada en Guatemala en la que figuraban los campos de aviación con sus dimensiones, orientación, vías de comunicación etc.

El General Mejía colaboró en varias revistas científicas y literarias del país con la madera de escritor que le fue peculiar, fue también y con verdadero acierto, Director de la Revista Militar de Guatemala a cuya labor se consagró por varios años.

Caballeroso y afable en su trato fue siempre franco y leal, aunque austero en la disciplina militar, conquistó honor y gloria para la institución Armada y para la patria a quienes sirvió con verdadera devoción y pundonor.

Quienes le conocieron se expresan de él con las frases más elogiosas, presentándolo como el jefe que también supo ser amigo de sus subalternos. Estuvo unido en matrimonio con la señora Clara Arriola de Mejía, fruto de esa unión fueron sus hijos Guadalupe, y Víctor Manuel Mejía Arriola. Una penosa dolencia lo postró en su lecho de enfermo, sin llegar a recuperarse, hasta que la parca le arrebató la vida el 5 de marzo de 1945 en la ciudad de Guatemala. Sus restos mortales recibieron sepultura en el Cementerio General de la ciudad capital con los honores militares que le correspondían por su alta jerarquía.

# Coronel P. A.
# Miguel García Granados
## Pionero de la Aviación Guatemalteca

Nació en la Ciudad Imperial de Cobán, Alta Verapaz, el 14 de enero de 1896, en el hogar de sus padres don Miguel García Granados y doña Catalina Solís, nieto del Caudillo de la Revolución Liberal de 1871, General Miguel García Granados, su padre, que llevaba el mismo nombre y era el hijo mayor del viejo revolucionario, fue educado en la antigua Escuela Politécnica.

Miguel, el nieto, a quien estamos biografiando, inició su carrera militar, cuando ingresó a la Academia Militar como Caballero Cadete, el 13 de julio de 1916, donde obtuvo los nombramientos desde Cabo, hasta Sargento Primero de la Compañía de Caballeros Cadetes y abanderado de nuestra gloriosa Escuela Militar; el 7 de diciembre de 1919 terminó sus estudios de formación militar, recibiendo el Título de Oficial del Ejército y los Despachos de Subteniente de Infantería. Sus ascensos le fueron conferidos por rigurosa escala en las siguientes fechas:

A Teniente, el 10 de julio de 1920; a Capitán, el 17 de enero de 1922; a Comandante, equivalente a Mayor, el 12 de junio de 1924; a Teniente Coronel, el 16 de enero de 1926 y a Coronel, el 25 de enero de 1928.

Su abolengo militar data desde la época del Capitán General Rafael Carrera, en que los García Granados comenzaron a figurar en nuestra Institución Armada.

*Carrera pública*

Importantes cargos desempeñó el Coronel P.A. Miguel García Granados, tanto en el orden militar, como en el civil, siendo así como lo encontramos por primera vez como Oficial (Subteniente) Supernumerario en la Academia Militar, del 8 de diciembre de 1919 al 10 de marzo de 1920; Inspector del Instituto Normal Central para Varones, del 16 de marzo al 22 de abril de 1920; como Oficial en el Estado Mayor de la Plaza, del 29 de junio de 1920 al 1º de julio del mismo año; como

Coronel Piloto Aviador Miguel García Granados.

Oficial en el Segundo Cuerpo de Artillería, del 2 de julio al 22 de septiembre de 1920; como Piloto Aviador del Cuerpo de Aviación Militar, del 5 de diciembre de 1921 al 30 de junio de 1929; como Asesor Técnico del Cuerpo de Aviación Militar, del 1º de julio de 1929 al 17 de octubre de 1930; *Jefe del Cuerpo de Aviación Militar, del 18 de octubre de 1930 al 8 de septiembre de 1933.*

En el orden civil, desempeñó los siguientes cargos: Director General de Aeronáutica Civil, del 10 de febrero al 21 de octubre de 1930; Inspector de Zona del Departamento de Fincas Nacionales, del 28 de septiembre de 1946 al 30 de junio de 1947; Gerente de la Empresa Guatemalteca de

Aviación "Aviateca", del 10 de abril al 1º de julio de 1947; Inspector Encargado de Cultivos del Departamento de Fincas Nacionales, del 1º de julio de 1947 al 22 de enero de 1948; Jefe del Departamento de Fincas Nacionales, del 23 de enero al 30 de julio de 1950; Miembro Propietario de la Junta Directiva del Departamento de Fincas Nacionales, del 31 de julio de 1950 al 1º de marzo de 1951 y Diputado al Congreso de la República por el Distrito de Alta Verapaz, del 2 de marzo de 1951 al 30 de junio de 1954.

*Estudios*

Por acuerdo gubernativo del 12 de mayo de 1920, el Subteniente Miguel García Granados fue designado por el Gobierno de don Carlos Herrera, para efectuar estudios en la Escuela de Señales de Fort Leavenworth, Kansas, Estados Unidos de América, siendo Secretario de Estado en el Despacho de la Guerra en esa época, el ciudadano Emilio Escamilla.

Terminados satisfactoriamente estos estudios, pasó a Post Field, Fort Sill, Oklahoma, donde efectuó estudios de aviación, habiendo obtenido el Título de Piloto Aviador en noviembre de 1921.

*Comisiones*

En el mes de enero de 1926 el Comandante García Granados efectuó el vuelo Guatemala-El Salvador-Guatemala, considerando en aquellos días como "atrevido raid", como se encuentra asentado en su Hoja de Servicios y no cabe duda que así era en efecto, pues no se contaba con aparatos perfeccionados y más veloces como hoy día, ni con las ayudas de navegación de que se dispone en la actualidad. Esta comisión le valió el ascenso al grado de Teniente Coronel con que el Gobierno del General Orellana premiaba al aviador García Granados.

Con fecha 13 de febrero de 1926 fue comisionado por el Secretario de Estado en el Despacho de la Guerra, para que en compañía del Ingeniero Mecánico de Aviación Edgar Jeanneau, se dirigiera a los departamentos de Jutiapa, Jalapa, Zacapa, Alta y Baja Verapaz, con el objeto de escoger los terrenos adecuados para erigir campos de aviación a inmediaciones de las cabeceras departamentales.

El 14 de marzo del mismo año, cumpliendo órdenes de la Secretaría de Guerra y en compañía del Ingeniero Mecánico Francés Edgar Jeanneau, efectuó la inspección de lugares que reunieran condiciones para establecer campos de aviación a inmediaciones de las cabeceras departamentales de: Chimaltenango, Sololá, Quezaltenango, Quiché, San Marcos y Huehuetenango.

Sus inquietudes por dar nombre y prestigio a nuestra querida patria, le indujeron a planear un vuelo internacional de buena voluntad. La prensa dio publicidad al proyecto y éste despertó un gran entusiasmo, no solamente en los países que tocaría en su itinerario, sino en el mundo entero. Especialmente en Europa, se siguieron con interés los preparativos y la realización de gran raid.

El avión fue debidamente preparado y revisado por el Cuerpo de Mecánicos, se hicieron las gestiones ante los gobiernos de los países que tocaría nuestro aviador para que pudiera sobrevolar libremente su territorio, se designó al Mecánico Carlos Merlén para que acompañara al Piloto García Granados en el vuelo de buena voluntad. El día anterior, por la tarde, el Piloto Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, acompañado del Mecánico Carlos Merlén, hizo un vuelo de prueba que duró cerca de dos horas en el "Ryan" designado para el vuelo, el cual bautizó con el nombre de "Guatemala", encontrándolo plenamente satisfactorio.

Unos días antes el propio Coronel Jacinto Rodríguez Díaz, hizo un vuelo a La Libertad, Petén, llevando gasolina para que se proveyera en la primera etapa de su vuelo Guatemala-La Habana-Washington-México-Guatemala.

El 23 de julio de 1929, el Coronel Miguel García Granados y su Mecánico Carlos Merlén, dieron principio a su valerosa empresa, despegando de Guatemala con rumbo a La Libertad, Petén, a las 09.15 de la mañana, hora en que el avión "Guatemala" se elevó del aeródromo de "La Aurora", siendo despedidos por el Presidente de la República General Lázaro Chacón, el Ministro de la Guerra General e Ingeniero Juan B. Padilla, el de Relaciones Exteriores doctor Eduardo Aguirre Velásquez y el de Gobernación licenciado Rodolfo E. Sandoval, varios miembros del Ejército y numeroso público que concurrió a manifestar su simpatía al Coronel García Granados, lo escoltaron en el avión "Centroamérica" el Coronel Rodríguez

Díaz y el Mecánico Capitán Perfecto Flores y en otro avión marca "Ryan" el Coronel Oscar Morales López, llevando al periodista Emilio Barrios Pedroza, quienes lo acompañaron hasta La Libertad, Petén. También el Piloto Aviador señor Douraron, acompañado del Capitán, P.A. Ricardo Rodas le escoltaron a su salida de esta capital en un potente avión de guerra marca "Potez", recién adquirido.

En la ciudad capital hubo diez minutos de gran espectación a la salida de los cuatro aviones que desaparecieron del cielo de la ciudad, alejándose en correcta formación con rumbo al norte.

*El gran día en que inició la hazaña*

A las 08.05 horas del 25 de julio de 1929 salió de La Libertad en el "Guatemala", con el bravo Teniente Merlén, desafiando la hazaña portentosa. El pájaro gigante estremecido como un corcel de guerra, espera ansioso a García Granados, que valiente y aguerrido le hace alzarse al cielo en vuelo airoso, bajo la escolta de los Coroneles Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López, quienes le acompañan hasta la frontera Mexicano-Guatemala.

¿Qué llevaba a bordo el "Guatemala"? Dos valientes aeronautas y una misión de amistad. De parte del Presidente de Guatemala, General Chacón, un ramo de flores guatemaltecas para la señora de Machado y para el General Machado, Presidente de Cuba, una carta autógrafa; también llevó una guirnalda de flores para colocar en la tumba del insigne patriota José Martí y para ser entregadas en Washington, Estados Unidos de América, y en México, sendas cartas autógrafas del Presidente Chacón, con destino a los ilustres mandatarios de aquellos países, señor Herbert C. Hooper y Licenciado Emilio Portes Gil, respectivamente.

Desde la partida del avión, transcurrieron largas horas de espera, sin noticias de vuelo de los aeronautas —los aviones en aquella época no estaban equipados con radio—. Mientras tanto, el avión cruzaba montes y cañadas y las turbulentas aguas del golfo de México y no fue sino hasta las cuatro en punto p.m. hora de La Habana; 17.00 horas local de Guatemala, que se recibió un mensaje en que se reportaba haber sido avistado sobre Briñales, Pinar del Río, Cuba.

A las 04.40 p.m., hora de La Habana, el valiente aviador guatemalteco y su mecánico, aterrizaban con toda felicidad en el campo de Columbia, de la Perla Antillana, donde fueron recibidos por el Jefe de la Aviación Cubana, Coronel Sanguily, el Jefe del Campamento de Columbia, Coronel Rafael Castillo, los ases de la aviación cubana, Capitanes Terry, Lovarde y Martull, los Tenientes Caballero y Morlote, varios Oficiales de la Marina y la Aviación Cubana y el Cónsul de Guatemala en La Habana, señor Félix Estrada Orantes. El Capitán Terry fue nombrado Ayudante del Coronel García Granados durante su breve estancia en aquel país, y el Presidente, General Machado le otorgó la más honrosa distinción, cual es la Orden "Carlos Manuel de Céspedes", y la del Mérito Militar; además de todos los homenajes que se hicieron en honor de nuestros aviadores.

El martes 30 de julio a las 08.20 minutos, el Coronel García Granados y el Teniente Carlos Merlén despegaron con rumbo a los Estados Unidos de América, siendo despedidos por el representante del Presidente Machado, el Cónsul de Guatemala, Oficiales de Marina y Aviación y muchísimas personas particulares; llegando a las 14.30 horas a Jacksonville, donde pernoctaron y fueron objeto de grandes agasajos.

El 31 de julio a las 06.10 horas despegaron de Jacksonville con destino a Washington, capital de los Estados Unidos de América, aterrizaron felizmente en la Base Aérea de Bolling Field a las 13.19 horas, donde fueron recibidos por el señor Ministro de Guatemala en Washington, Licenciado Adrián Recinos, dándoles la bienvenida una multitud compuesta por numeroso público, altos funcionarios de gobierno y diplomáticos latinoamericanos que aplaudieron y ovacionaron al Piloto García Granados y al Mecánico Merlén. Fueron recibidos oficialmente en nombre del Gobierno de los Estados Unidos de América, por el señor F. Trubes Davidson, Secretario Auxiliar de Guerra, Encargado de la Aviación Americana, que les dijo: "Me siento orgulloso de vosotros"; el Licenciado Adrián Recinos a su vez les expresó lo siguiente: "Vosotros sois la honra de nuestra patria y habéis realizado un gran triunfo para ella, con vuestra valerosa hazaña", el Aviador García Granados, replicó: "Os estoy muy reconocido por el espléndido recibimiento que me habéis dispensado".

Al terminar la ceremonia una banda marcial ejecutó los Himnos de Guatemala y Estados Unidos de América. Durante su permanencia en Washington que se deslizó entre banquetes y homenajes a su valer; visitaron la Casa Blanca y obsequiaron al Presidente Hoover, con telas típicas de Guatemala, remitidas como regalo por parte de la señora de Chacón.

*Se inicia el vuelo de regreso*

El lunes 5 de agosto el "Guatemala", despegó de Washington de regreso a la patria, haciendo escala en Dayton, Ohio, con el propósito de visitar Wright Field que es el primer campo de Aviación Militar en la historia de los Estados Unidos de América.

El día 6 de agosto, despegaron en un vuelo corto de Dayton a San Luis, donde fueron huéspedes de honor de la "Ryan Mahoney Aircraft Corporation", fabricantes del aeroplano en que hicieron el vuelo. El 7 de agosto despegaron a las 05.30 horas de Lambert Field, nombre del campo de San Luis, viéndose obligados a regresar por haber encontrado muy mal tiempo cerca de Springfield, con el propósito de salir tan pronto como el tiempo hubiera mejorado. El campo de Lambert fue hecho famoso en aquellos días por los Aviadores Lindbergh, Jackson y Obrine.

Finalmente, despegaron de San Luis a las 10.50 horas de la mañana, aterrizando en el aeropuerto de Love Field en Dallas, Texas, a las 18.00 horas.

El 8 salieron de Dallas, a las 08.20 horas, sobrevolaron San Antonio Texas, como punto de chequeo y aterrizaron en Bronsville Texas, a las 14.00 horas, donde pernoctaron.

El viernes 9 de agosto a las 07.20 horas, partieron de Bronsville, aterrizando sin contratiempo en la ciudad de México, a las 13.05 horas, donde fueron recibidos los aviadores guatemaltecos por la Fuerza Aérea Mexicana en pleno, encabezada por el General Azcarate, Jefe de la misma; el Licenciado Julio Gómez Robles, Encargado de Negocios de Guatemala en México, acompañado de su señora esposa, Cuerpo Diplomático, altos funcionarios de las Secretarías de Guerra y Marina, Relaciones Exteriores, Comunicaciones y periodistas metropolitanos. Aviones militares escoltaron al "Guatemala", desde que comenzó a sobrevolar el valle de México, hasta el campo de aviación; luego les fue ofrecido un lunch-champagne, en el propio campo de Balbuena. Después de escuchar los acordes de los Himnos de México y Guatemala se trasladaron a nuestra Embajada en aquel país, siendo acompañados por la multitud.

Dicen las crónicas de aquella época que en la ciudad de México fueron objeto de grandes agasajos; gran recepción en la Embajada de Guatemala, baile ofrecido por los estudiantes universitarios, una comida campestre en Xochimilco, paseos por los alrededores de la capital, recepción en su honor, por el Cuerpo de Aviación Mexicano, visita a la Escuela de Aviación y a los Secretarios de Relaciones Exteriores y de Guerra, Jenaro Estrada y General Joaquín Amaro, siendo acompañados por el personal de la Embajada de Guatemala en aquel país; por su parte, nuestros aviadores depositaron coronas en la tumba del aviador mexicano Emilio Carranza y en el monumento de la Independencia que guarda los restos de sus héroes. Todos los lugares donde fueron agasajados estaban adornados con las banderas de Guatemala y México.

*14 de agosto, última etapa del vuelo de buena voluntad y amistad*

A las 08.15 horas desde Balbuena, con tiro airoso, salió adelante nuestro Aviador Miguel García Granados, acompañado del Mecánico Carlos Merlén, siguiendo el pueblo su ansioso vuelo, hasta que el triunfo lo coronó con su feliz llegada al aeródromo de "La Aurora", donde aterrizó a las 17.25 horas. El recibimiento fue apoteósico, el pueblo guatemalteco lleno de intenso júbilo por el feliz término del raid internacional de nuestros aeronautas, se trasladó a "La Aurora" para darles la bienvenida.

Estuvieron a recibirlos, nos dice la información periodística de aquel entonces, el Presidente de la República, General Lázaro Chacón, acompañado de su Estado Mayor, miembros del Gabinete, Generales, Jefes y Oficiales del Ejército, la Municipalidad en pleno, altos funcionarios del Gobierno y miembros del Cuerpo Diplomático. También hicieron acto de presencia la Compañía de Caballeros Cadetes, la Banda Marcial y los Boy Scouts.

Tres aviones despegaron para hacer encuentro al "Guatemala" y escoltar a nuestros héroes hasta su llegada a la capital.

Los "Potez", tripulados por los aviadores franceses M. Douryon y Doumere y un "Ryan", por el Coronel Oscar Morales López, quien llevaba como pasajeros al Subsecretario de la Guerra, General Alfredo Girón P., al Coronel Miguel Ydígoras Fuentes y a los señores Luis Legrand y Marcial Guzmán, este último, hermano del Mecánico Merlén y padre de nuestro compañero, Coronel P.A. Roberto Guzmán Chinchilla.

Todo el mundo escrutaba el horizonte esperando que de un momento a otro apareciera el avión y no fue sino hasta las 17.05 horas que la muchedumbre prorrumpió en vítores y aplausos en el preciso momento en que aparecía en la lejanía el "Guatemala", escoltado por los tres aviones que fueron saludados desde las azoteas y tejados de las casas por las personas que no pudieron asistir al campo de "La Aurora", que en aquel entonces se encontraba lejos del centro —la ciudad llegaba aproximadamente a la 18 calle.

Después de aterrizar los aviones de escolta, tomó tierra en último lugar el "Guatemala", escuchándose en ese momento sonoros vivas, estridente sonar de las bocinas y alegres dianas ejecutadas por las bandas militares. La multitud se desbordó al campo, siendo imposible a la Policía y a la tropa detenerlos, dificultando el aterrizaje. García Granados y Merlén fueron conducidos en hombros hasta la Tribuna Presidencial y hubo necesidad de establecer una guardia especial, ya que gran cantidad de gente quería estrechar sus manos; bellas muchachas les arrojaron flores, y su esposa, señora Ofelia Calderón de García Granados, fue una de las primeras en darle la bienvenida. Allí fueron recibidos por el Presidente de la República y personas que le acompañaban; les fueron entregadas las medallas conmemorativas acordadas para el efecto y con un caluroso saludo les dio la bienvenida en nombre de la Institución Armada, el Coronel Carlos H. Martínez, quien pronunció elocuente discurso.

Luego se organizó un gran desfile que era encabezado por un grupo de ciclistas, la banda marcial, los aeronautas y numeroso público que los vitoreaba, agitando banderitas con los colores nacionales y a continuación, una columna interminable de automóviles adornados que hacían sonar sus bocinas. A lo largo de las calles y avenidas que recorrieron, el pueblo en masa los vitoreaba estruendosamente. Con este acto, dieron por terminada su misión de confraternidad el Coronel Miguel García Granados y Teniente Carlos Merlén, recibiendo los laureles de la victoria, después de cumplir con un deber patriótico, conquistando triunfos para el país y prestigio para la aviación nacional.

La infraestructura de la Fuerza Aérea Guatemalteca es obra suya, todos los edificios que existen en la Fuerza Aérea, con excepción del hangar número tres, el almacén de abastecimientos y algunas otras obras de menor importancia fueron construidas durante su gestión de Comando y cuentan personas que prestaban sus servicios en ese entonces, que él personalmente acompañado por los pilotos —cuchara de albañil en mano—, colocaban ladrillos levantando paredes de los edificios; y es más, sus ahorros personales que llegaban a una considerable cantidad, los donó, invirtiéndolos en la erección de estas obras del Estado. Su acción no se quedó sólo en subestructura, la organización del Cuerpo Aéreo, es obra suya y la llevó a cabo de acuerdo con las modalidades de la época.

García Granados en la década del año 20, inauguró los campos de aviación de casi todas las cabeceras departamentales de la República y sobrevoló el territorio nacional, especialmente la región del Petén, a donde se establecieron vuelos regulares, por lo que, es con sus compañeros Coroneles Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López, precursor del servicio de transporte aéreo nacional e internacional, ya que éste, fue estableciendo a varios lugares del país, incluyendo El Salvador, en vuelos regulares y esporádicamente a Honduras y Nicaragua.

García Granados es, no sólo el primer Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, sino un pionero de la Aviación Nacional, gloria que compartió con los caballeros del aire, Coroneles Jacinto Rodríguez Díaz, Oscar Morales López y Ricardo Rodas, en aquella época en que el vuelo constituía una proeza, si tomamos en cuenta la calidad de los aparatos que normalmente eran monomotores, y la absoluta inexistencia de ayudas de navegación.

Eran también aquellos, los tiempos heroicos de la aviación en que los aviadores eran vistos, como en nuestros días vemos a los astronautas.

El Gobierno de Francia en reconocimiento a sus relevantes méritos, le otorgó un trofeo que consiste en: el globo terrestre, sostenido por varios aviadores.

Por azares de la vida, el Coronel García Granados fue separado de la Fuerza Aérea y trasladado a la Comandancia de Armas —hoy Cuartel General de la Zona Militar "General Justo Rufino Barrios"—, durante el Gobierno del General Jorge Ubico. Meses después fue nombrado Secretario del Consulado General en San Francisco California, cargo al que renunció al llegar a la Ciudad de los Palacios, por rebeldía al régimen imperante. Por disposición del Gobierno, del 11 de septiembre de 1935, le fueron cancelados sus Despachos, los cuales fueron rehabilitados por la Junta Revolucionaria de Gobierno, en acuerdo del 27 de octubre de 1944.

Durante la guerra civil española, combatió como aviador, siendo derribado dos veces, juzgado y condenado a muerte, con tan buena suerte que en ambas ocasiones, logró acogerse al canje de prisioneros y entoces regresó a la ciudad de México, donde vivió exilado hasta el año de 1944 en que la Revolución del 20 de octubre cambió el sistema político-administrativo del país.

De regreso a su cara patria ocupó altos cargos: Jefe de Fincas Nacionales; fue uno de los primeros presidentes de la Empresa de Aviación (AVIATECA), en que se convirtió la empresa extranjera llamada "Aerovías de Guatemala" y fue Diputado al Honorable Congreso de la República.

*Honores, distinciones y condecoraciones*

Medalla de Honor al Mérito conmemorativa del primer vuelo efectuado a la ciudad del Quiché, otorgada el 30 de abril de 1926, por la Municipalidad de aquella cabecera, en cumplimiento a lo acordado en sesión pública extraordinaria, nombrándolo asimismo, portador del mensaje de agradecimiento que aquellas autoridades dirigieron al Presidente de la República por la pista de aterrizaje de que fue dotada la ciudad del Quiché. En esta ocasión fue condecorado también el Ingeniero Mecánico Edgar Jeanneau, que acompañaba al Aeronauta García Granados.

Medalla de Oro, por haber efectuado el primer vuelo de esta capital al departamento del Petén, el 7 de junio de 1926, acompañado del Ingeniero Aeronáutico Jeanneau, otorgada por las autoridades peteneras, para conmemorar el magno acontecimiento que vino a establecer un medio rápido de comunicación entre aquel departamento septentrional y la capital de la República y en reconocimiento a la proeza realizada. Los Aviadores García Granados y Jeanneau fueron portadores de un voto de gratitud materializado en una nota y medalla de oro conmemorativa, que autoridades y pueblo del Petén, otorgaron al Presidente de la República como iniciador de esos vuelos.

*Reconocimiento*

Según acta levantada por la Municipalidad de la ciudad de La Libertad, departamento del Petén, el 7 de junio de 1926 se dispuso que se declarase el 7 de junio de cada año "Día de Fiesta Cívica" para conmemorar la fausta fecha en que el Teniente Coronel, Piloto Aviador Miguel García Granados, piloteando un avión, llegó por primera vez a esas apartadas regiones de la República y que el Campo de Aviación denominado "San Francisco", lleva en adelante el nombre de "Campo García Granados", en reconocimiento al mérito de este aviador.

El 12 de junio de 1926 fue felicitado por el señor Cónsul de los Estados Unidos de América, con ocasión de haber realizado con todo éxito el primer vuelo al departamento del Petén.

Por haber sido reparado, bajo su atinada dirección en los Talleres de la Escuela Nacional de Aviación; un aeroplano del Estado y haber quedado en magníficas condiciones de navegabilidad, el Presidente de la República, acordó otorgarle un Diploma y Medalla de Oro para premiar sus eficientes servicios prestados a la Nación y con el fin de estimular sus esfuerzos y buena voluntad demostrada en el cumplimiento de sus labores, los cuales le fueron otorgados el 30 de junio de 1927.

El 4 de julio de 1927 el alcalde primero municipal de Esquipulas, departamento de Chiquimula, en nombre de la Municipalidad y pueblo de esa localidad, envió al Coronel García Granados una calurosa felicitación por la merecida distinción de que fue objeto de parte del Jefe Supremo del Ejército el 30 de junio anterior.

En reunión del Consejo Ejecutivo de la Liga Internacional de Aviadores, verificada en París, Francia, el 16 de enero de 1928 se acordó otorgar

al Coronel Miguel García Granados, el Trofeo Nacional de la Liga de Aviadores para los países Centroamericanos, por haber atribuido el mayor éxito de la aviación en Centro América, durante el año 1927, al Coronel García Granados, el cual le fue entregado a la Legación de Guatemala en París, el 5 de mayo de 1928 y enviado posteriormente a Guatemala por la Liga Internacional de Aviadores. Este trofeo se encuentra actualmente en la FAG.

Declarado huésped de honor por las autoridades de la cabecera departamental del Petén, el 9 de noviembre de 1928, en ocasión de haber arribado a bordo de un avión militar a la ciudad de Flores, llevando al Ministro de Fomento, Coronel e Ingeniero Luis Chacón.

El señor Stanley Hawks, encargado de Negocios a.i. de la Legación de los Estados Unidos de América en Guatemala, envió al Coronel García Granados nota de agradecimiento en nombre de esa representación diplomática el 18 de marzo de 1929, por su eficiente colaboración brindada al aviador americano, Capitán Esker en ocasión de su visita a Guatemala.

Condecoración Orden del Mérito Militar de II Clase, con distintivo blanco, otorgada por la Secretaría de la Guerra de Cuba, el 29 de julio de 1929, por haber contribuido con su vuelo de buena voluntad a estrechar los lazos de amistad entre los Ejércitos de Guatemala y Cuba.

Condecoración Orden Nacional de Mérito "Carlos Manuel de Céspedes" en el Grado de Comendador, otorgada por el gobierno de la República de Cuba, el 29 de julio de 1929 por haber estrechado con su vuelo de buena voluntad los lazos de cordial amistad que unen los gobiernos y pueblos de Guatemala y Cuba.

Diploma de Honor al Mérito, otorgado por la Municipalidad de la ciudad de Guatemala en el mes de diciembre de 1929, por haber culminado con todo éxito, su glorioso vuelo Guatemala-La Habana-Washington-México-Guatemala, que tanto enalteció a Guatemala.

Congratulación enviada con fecha 23 de agosto de 1929 por el señor Douglas W. Clephane, Director de Publicidad de "Ryan Aircraft Corporation", por haber completado con todo éxito, su vuelo de amistad y acercamiento de Guatemala a Washington y retorno.

Contrajo nupcias con la señorita Ofelia Calderón Alvarado, el 13 de septiembre de 1924, de cuya unión nacieron sus hijos: Elsa, Roel, Miguel, Clara y Carmen, todos casados, dieron al matrimonio García Granados, veintiún nietos.

Retirado de la vida pública, gozaba de una exigua jubilación que no correspondía a los altos méritos de un hombre que tanta gloria dio a su patria.

La muerte lo sorprendió el 10 de marzo de 1968. cuando residía en la población de Villa Nueva, donde había establecido una pequeña industria textil, epilogando así la vida de un hombre cuya personalidad ha dejado en su paso por el mundo una estela de acciones fecundas y provechosas.

# General de Brigada José Ovidio Sierra Camey

Originario de la ciudad de Totonicapán, nació el 18 de septiembre de 1899 en el hogar de sus padres: don Benjamín Sierra y doña Cristina Camey de Sierra.

*Estudios*

Sentó plaza de Cadete en la extinguida Academia Militar el 2 de abril de 1913, de donde egresaba tres años más tarde, por haber terminado satisfactoriamente sus estudios, recibiendo el Despacho de Subteniente de Infantería y el Título de Oficial, graduado en la misma arma el 11 de junio de 1916. Por acuerdo gubernativo de fecha 12 de mayo de 1920 y ostentando el grado de Capitán, marchó a los Estados Unidos de América a efectuar estudios de Artillería a la "Field Artillery School", en Oklahoma, donde permaneció del 17 de diciembre de 1920 al 30 de junio de 1921, siendo transferido al 15th. "Field Artillery of Camp Travis", Texas, donde efectuó estudios superiores de Artillería, del 1º de julio al 1º de diciembre de 1921.

*Ascensos*

Sus ascensos le fueron otorgados por rigurosa escala jerárquica, así: a Teniente, el 10 de diciembre de 1918; a Capitán, el 10 de julio de 1920; a Comandante, equivalente a Mayor, el 24 de junio de 1923; a Teniente Coronel, el 14 de mayo de 1929; a Coronel, el 30 de junio de 1936 y a General de Brigada, el 14 de abril de 1940.

*Carrera pública*

Oficial-alumno de Artillería en el extinguido Fuerte de San José, del 15 de julio al 5 de agosto de 1916. Con el grado de Teniente, Instructor de las Milicias de la cabecera departamental de Totonicapán, del 10 de diciembre de 1918 al 20 de marzo de 1919, con el mismo grado. Como Oficial en el Segundo Cuerpo de Artillería, del 5 de mayo de 1919 al 14 de diciembre de 1920. Ayudante en el Estado Mayor Presidencial, del 11 al 23 de diciembre de 1921. Ayudante de Sección en el Estado Mayor del Ejército, del 24 de diciembre de 1921 al 28 de febrero de 1923. Oficial de la Compañía de Caballeros Cadetes de la Escuela Politécnica, el 29 de febrero, donde ascendió a Mayor y continuó prestando sus servicios hasta el 13 de octubre de 1924. Ayudante de Sección del Estado Mayor del Ejéricto, del 14 de octubre de 1924 al

General de Brigada José Ovidio Sierra Camey.

14 de julio de 1925. Oficial Tercero de la Dirección General de Caminos, del 5 de julio al 8 de noviembre del mismo año (1925). Inspector Tercero del Instituto Normal para Varones de Quezaltenango, del 1º de enero al 31 de diciembre de 1926. Nuevamente como Ayudante de Sección en el Estado Mayor del Ejército, del 22 de enero al 1º de junio de 1927. Inspector Primero del Instituto Normal Central para Varones, del 2 de junio de 1927 al 15 de mayo de 1928. Inspector de Oficinas Postales de la Dirección General de Correos, del 16 de mayo al 15 de agosto de 1928. Director del Instituto Normal para Varones y Escuelas anexas de Antigua Guatemala, el 16 de agosto de 1928, donde ascendió al grado de Teniente Coronel y continuó desempeñando hasta el 3 de enero de 1931. Inspector General del Instituto Nacional Central para Varones, del 7 de enero al 13 de febrero del mismo año (1931). Director de la Escuela Normal para Preceptores "República de Uruguay", del 26 de febrero al 14 de octubre de 1931. Director del Instituto Nacional Central para Varones, del 15 de octubre de 1931 al 29 de abril de 1932. Como Oficial en el Depósito de Jefes y Oficiales de la Plaza, hoy Cuartel General de la Zona Militar "General Justo Rufino Barrios", con servicio en el Estado Mayor del Ejército, del 1º de noviembre de 1932 al 1º de marzo de 1934. Comandante y Capitán del puerto de Champerico, del 2 de marzo de 1934 —donde ascendió a Coronel—, hasta el 14 de julio de 1936. Capitán del Aeropuerto "La Aurora", del 18 de julio al 24 de agosto de 1936. *Ejerció el cargo de Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar (FAG), del 25 de agosto de 1936, donde fue promovido al grado de General de Brigada, hasta el 1º de julio de 1944.* Jefe Político y Comandante de Armas del departamento de Izabal, del 1º de julio al 21 de octubre de 1944.

*Comisiones*

Siendo Instructor de las Milicias de Totonicapán, desempeñó el cargo de Profesor de Instrucción Militar y Ejercicios Físicos de la Escuela Práctica para Varones de esa cabecera, del 10 de diciembre de 1918 al 25 de abril de 1919. Instructor expedicionario de las milicias de San José Pinula, del 15 de diciembre de 1919 al 8 de abril de 1920. Agregado a la Misión Militar Francesa como Ayudante, del 12 de septiembre al 17 de diciembre de 1922. Profesor de Parte Militar Segundo Curso de Artillería y Dibujo Lineal y Arquitectónico de la Escuela Politécnica, del 26 de mayo de 1932 al 29 de noviembre del mismo año. Vocal de la Comisión de reformas a los reglamentos de Artillería, del 1º de noviembre de 1932 al 1º de marzo de 1934. Miembro del Jurado Examinador de las Academias de Jefes y Oficiales y de las Escuelas de Sargentos y Cabos de San Cristóbal Totonicapán, San Francisco El Alto y Momostenango, en el departamento de Totonicapán, en las pruebas de fin de curso, en el mes de diciembre de los años 1916, 1917 y 1918. Miembro de la Comisión que levantó el plano militar de Totonicapán, del 18 al 25 de septiembre de 1917. Profesor de Higiene Militar, Materiales y Táctica de Artillería y Arte de la Guerra en la Escuela Politécnica, del 29 de febrero de 1923 al 13 de octubre de 1924. Miembro del Jurado que practicó en varias ocasiones los exámenes de fin de semestre en la Escuela Politécnica en las materias siguientes: Inglés, primero y segundo cursos, Literatura Militar, Parte Militar primer curso y Gramática Elemental en el Semestre Preparatorio, durante los años 1922, 1923 y 1924. Por nombramientos hechos por la Secretaría de Guerra en distintas ocasiones, desempeñó las siguientes comisiones: Cronometrista de los juegos atléticos militares del año 1922; Miembro del Jurado Calificador del concurso de esgrima en 1928; Juez de llegada de los juegos atléticos celebrados en junio de 1932; Miembro del Jurado Calificador del concurso de tiro de artillería realizado en junio de 1933; Miembro del Jurado Calificador de los juegos atléticos militares verificados en junio de 1933. Miembro del Tribunal examinador que practicó las pruebas de fin de curso en las Academias de Jefes y Oficiales y Escuelas de Sargentos y Cabos de los Cuerpos de la ciudad capital, en diciembre de 1933. Presidente del Tribunal Examinador del curso de Artillería de los Cuerpos Armados de la capital, en noviembre de 1936. Miembro del Tribunal Examinador de la clase de Historia Universal y Presidente del Tribunal en los cursos de Táctica de Artillería y Manual de Tiro, en los exámenes practicados en la Escuela Politécnica en junio de 1932. Por disposición gubernativa del 12 de septiembre de 1933, la cual establecía que las funciones de Director General de la Aeronáutica Civil fueran ejercidas por el

Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar, desempeñó el cargo de Director General de Aeronáutica Civil, del 25 de agosto de 1936 al 30 de junio de 1944. Presidente del Tribunal que practicó los exámenes de Armamento y Logística Terrestre del segundo grado en la Escuela de Aviación Militar adscrita al Cuerpo de Aeronáutica Militar, en diciembre de 1936. Presidente del Tribunal que practicó los exámenes de teoría de Tiro, Artillería y Manual de Tiro de Artillería en la Escuela Politécnica, en junio de 1937. Vocal del Tribunal que practicó los exámenes de Artillería en las Academias de Jefes y Oficiales y Escuelas de Sargentos y Cabos de la ciudad capital, en noviembre de 1937. Vocal Segundo del Tribunal Examinador que practicó las pruebas de fin de curso en el Arma de Artillería, en las Academias de Jefes y Oficiales y Escuelas de Sargentos y Cabos de los Cuerpos Armados de la ciudad capital, en el mes de diciembre de 1938. Presidente del Jurado que practicó los Exámenes de Artillería y Táctica de Artillería en la Escuela Politécnica, correspondientes a los cursos que finalizaron en los meses de junio y diciembre de 1939. Presidente del Tribunal que practicó los exámenes de Táctica de Artillería y Manual de Tiro de Artillería a los Caballeros Cadetes de la Escuela Politécnica, en los meses de junio y diciembre de 1940. Miembro del Tribunal de Artillería que efectuó los exámenes de fin de curso en las Academias de Jefes y Oficiales y Escuelas de Clases de los Cuerpos Armados de la capital, en el mes de diciembre de 1940. Acompañó al Jefe del Estado Mayor del Ejército, General Rodolfo A. Mendoza, en misión oficial a los Estados Unidos de América, del 29 de mayo al 14 de junio de 1941, para efectuar la compra de Armamento para el Ejército de Guatemala. Presidente de los Tribunales que tuvieron a su cargo la práctica de los exámenes en las siguientes materias: Táctica de Artillería, Instrucción de las Baterías de Montaña y de Campaña, Manual de Tiro de Artillería y Nomenclatura de Material, a los alumnos de la Escuela Politécnica, en los meses de marzo y junio de 1941 y febrero de 1942. Jefe de la Segunda Brigada de la Cuarta División que participó en el desfile conmemorativo del LXXI Aniversario del triunfo de la Revolución Liberal de 1871 y "Día del Soldado", el 30 de junio de 1942. Presidente del Tribunal que practicó los exámenes de fin de curso de Manual de Tiro de Artillería en la Escuela Politécnica, el 24 de agosto de 1942 y el 4 de febrero de 1943. Presidente de la Comisión Nacional Permanente de Aviación (CNPA), comisión que desempeñó del 25 de febrero de 1942 al 30 de junio de 1944. Presidente del Tribunal que practicó los exámenes de fin de semestre en Táctica de Artillería y Manual de Tiro de Artillería en los meses de febrero y agosto de 1943, en la Escuela Politécnica. Miembro de la Junta Consultiva de Guerra, del 14 de marzo al 21 de octubre de 1944.

*Distinciones*

Citación en Orden General, siendo Oficial de la Compañía de Caballeros Cadetes, por su "dedicación e intachable conducta", el 29 de junio de 1923. Felicitación del Presidente de la República y del Ministro de la Guerra, por su ascenso al grado de Coronel, el 30 de junio de 1936. Notas de concepto: En certificación extendida por el Comandante Gastón Contresty, Jefe de la Misión Militar Francesa, extendida el 28 de febrero de 1923, se lee: "El Capitán Ovidio Sierra fue un excelente oficial, cumpliendo siempre con sus deberes, por lo particular, le ayudó mucho en la redacción del Reglamento de Tiro que conoce perfectamente y puede ser un buen Instructor de Artillería". En la certificación que se le extendió el 15 de marzo de 1928 al dejar el cargo de Inspector Primero del Instituto Nacional Central para Varones, el notable educador Mario Pujol, Director de ese centro educativo consignó: "Tiempo durante el cual el señor Sierra puso de manifiesto su competencia y buena conducta".

De él dijo la prensa de la época:

"Meticuloso y ordenado hasta la exageración, el General Sierra presentó facetas de arbitrariedad y despotismo, hasta llegar a ser calificado con el tilde de tirano por sus subalternos".

Sierra fue sin duda una persona que creyó encontrar en la drasticidad el mejor procedimiento para gobernar, quizá sin darse cuenta de que no era el más indicado, pero a pesar de haber actuado en esa forma, no se le puede atribuir mala voluntad o el deseo premeditado de hacer mal, sino solamente que equivocó el camino, pudiendo haberse proyectado hacia el bien, sin faltar al más elemental de sus deberes.

Tratando de justificar su manera de actuar, es necesario recordar que en aquellos días era obligado asumir actitudes de severidad y rigidez, sin que nadie pudiera sustraerse de tales procedimientos, so pena de ser calificado de ineptitud y lenidad.

La Revolución había triunfado en Guatemala el 20 de octubre de 1944, y la Junta Revolucionaria de Gobierno que regía los destinos de Guatemala, después de aquella fecha, acordó que abandonaran el país los Generales del Ejército, a quienes erróneamente se atribuía el sostenimiento de la dictadura desaparecida. En realidad, lo único que se logró con esta medida, a todas luces arbitraria y descalificada, fue decapitar al Ejército, que estuvo sin Generales por espacio de veinticinco años y quebrar la moral de valiosos elementos de nuestra Institución Armada, que habían prestado relevantes y meritorios servicios a la Patria, con lealtad, abnegación y sacrificio.

Entre un grupo de quince Generales que partió al exilio el martes 24 de octubre de ese mismo año (1944), en un avión de "Aerovías de Guatemala", actualmente Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), iba el General José Ovidio Sierra, con destino a la ciudad de Tapachula, Chiapas, México; de donde habrían de trasladarse hasta la capital de ese país hermano, para residir allí en su calidad de exiliado político.

Años más tarde, durante la administración del Doctor Juan José Arévalo, fue el primero a quien se autorizó para reintegrar al seno de la Patria, donde vivió alejado de toda actividad pública.

Contrajo primeras nupcias con la señorita Elvira de León, de quien enviudó. Algunos años después se unió en matrimonio con la señora Clemencia Herrera Rivera, a quien también le arrebató la muerte, el 14 de febrero de 1961, sin tener descendencia de ninguna de las dos.

Su vida se extinguió el 10 u 11 de enero de 1965 en la ciudad de Guatemala y sus restos fueron inhumados en el Cementerio General de la capital, con los honores que le correspondían por su jerarquía militar, donde duermen el sueño de la eternidad.

# Coronel Oscar Morales López

## Precursor de los Vuelos Internacionales

Hijo del Coronel don Vicente Morales López y doña Rosalía Penagos de Morales, el Coronel Oscar Morales López Penagos, nació en la ciudad de Guatemala, el 24 de mayo de 1902.

Dio principio a su carrera militar cuando ingresó como Cadete a la extinguida Academia Militar, el 13 de julio de 1916.

Terminados sus estudios en ese Centro de Estudios Militares, de formación, el 7 de diciembre de 1919, recibió el Título de Oficial del Ejército y los Despachos de Subteniente de Infantería.

*Ascensos*

Su promoción a los grados superiores la obtuvo por rigurosa escala jerárquica en las fechas que se anotan a continuación: a Teniente, el 10 de julio de 1920; a Capitán, el 31 de diciembre de 1921; a Comandante (Equivalente a Mayor), el 14 de octubre de 1926; a Teniente Coronel, el 8 de noviembre de 1928 y a Coronel, el 4 de mayo de 1929.

*Estudios*

Inició estudios de aviación en la Escuela Nacional de Aviación, el 28 de junio de 1921, donde continuó prestando servicios hasta el 18 de enero de 1929, fecha en que fue designado para desempeñar el cargo de Instructor en Huehuetenango, reincorporándose a la Escuela Nacional de Aviación, el 8 de octubre del mismo año (1926). La Escuela Nacional de Aviación, no cumplía con regularidad su función como Centro de Formación para Pilotos, siendo más bien lo que constituye el pie-veterano de la actual Fuerza Aérea Guatemalteca.

En consecuencia, el entonces Capitán Oscar Morales López, permaneció en ese Cuerpo hasta el 10 de febrero de 1927.

Por disposición del Gobierno de la República y como estudiante becado por el propio Gobierno, partió a la Escuela de Brooks Field, San Antonio Texas, Estados Unidos de América, el 11 de febrero de 1927 para seguir estudios de Aviación. El 31 de agosto de 1927, pasó a la Escuela Táctica

Coronel Piloto Aviador Oscar Morales López.

de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, Langley Field, Hamton, Virginia, donde se graduó como Piloto Aviador Militar, el 30 de julio de 1928, recibiendo el Diploma correspondiente. Para adelantar cursos avanzados pasó a Fort Crokett, Galveston, Texas, el 31 de julio de 1928, donde permaneció hasta el 3 de mayo de 1929.

*Carrera pública*

Con el grado de Subteniente, como Oficial en la Academia Militar, del 7 de diciembre de 1919 al 6 de marzo de 1920; como Oficial en el Segundo Cuerpo de Artillería, del 17 de junio al 26 de octubre de 1920, donde ascendió al grado de Teniente; como Oficial en el Cuartel número 3, del 14 de enero al 27 de junio de 1921.

Con el grado de Capitán, como Instructor Militar en el departamento de Huehuetenango, del 25 de enero al 30 de septiembre de 1926; con el grado de Coronel, como Piloto Aviador de la Escuela Nacional de Aviación, del 4 de mayo de 1929 al 25 de enero de 1935; como Oficial Supernumerario en el Depósito de la Plaza (actualmente Cuartel General de la Zona Militar, General Justo Rufino Barrios), del 26 de enero al 18 de septiembre de 1935; ayudante de la Primera Sección del Estado Mayor del Ejército, del 19 de septiembre de 1935 al 28 de mayo de 1936; Piloto Aviador del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 29 de mayo de 1936, al 6 de enero de 1938; nuevamente como Ayudante de la Primera Sección del Estado Mayor del Ejército, del 7 de enero al 22 de septiembre de 1938; de nuevo lo encontramos como Piloto Aviador del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 23 de septiembre de 1939 al 30 de junio de 1939; Jefe de Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 1º de julio de 1939 al 31 de diciembre de 1943; *ejerció el cargo de Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar (actualmente Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca), del 1º de enero al 5 de noviembre de 1944;* Agregado Militar y Aéreo en Washington, D. C., Estados Unidos de América, del 5 de diciembre de 1944 al 30 de junio de 1948; Comandante de la Artillería Divisional en la Zona Militar número 2, con sede en la ciudad de Zacapa, del 1º de julio de 1948 al 31 de enero de 1950; Agregado Militar en Roma, Italia, del 11 de febrero al 30 de julio de 1951; Agregado Militar en Río de Janeiro, Brasil, del 8 de enero de 1952 al 24 de agosto de 1954; Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de agosto de 1954 al 14 de marzo de 1958; Gerente de la Empresa Guatemalteca de Aviación AVIATECA, del 18 de marzo de 1958 al 15 de junio de 1960; Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 16 de julio de 1960 al 31 de marzo de 1964.

Hubo una época en que los aviadores realizaron sin proponérselo, funciones de orden diplomático, es decir, contribuían a estrechar las relaciones y los lazos de amistad entre los pueblos, Morales López, fue uno de ellos y el primero en Guatemala; el 27 de marzo de 1929, inició la realización de su vuelo de Buena Voluntad enlazando a Estados Unidos de América, México y Guatemala, cuyo itinerario cubrió las siguientes etapas: Galveston, Tampico, México, Miahuatlán, Chimaltenango, Guatemala; algunos contratiempos entorpecieron el desarrollo de aquel vuelo histórico, pero Morales López, fue venciendo uno a uno los obstáculos que se le presentaban a medida que avanzaba, hasta coronar con los laureles del éxito aquella hazaña, como se le calificó en aquellos días y en realidad, los que entendemos de la materia, estamos ciertos de esa realidad, no sólo fue una hazaña portentosa; podemos decir que cobró relieves de osadía. No es lo mismo volar en los aviones modernos de hoy y disponer de las ayudas de navegación que la ciencia ha perfeccionado en nuestros días; a volar en el mismo espacio que otrora en aviones sin la solidez de los actuales, con un profundo abismo abajo, con las elevadas eminencias del terreno, que se yerguen a mayores alturas que el techo del avión (altura máxima que puede alcanzar una aeronave, según sus características), sin la ayuda de las cartas aéreas que la cartografía ha elaborado hoy día, con todos los avances de la técnica, que señalan las alturas de las montañas que se habrán de sobrevolar, sorteando pésimos estados del tiempo (estado meteorológico), tempestades eléctricas, frentes de diversos tipos, formaciones de cúmulos o bien visibilidad horizontal restringida a las más mínimas distancias por la calina, originada en tiempo seco (verano como se le llama en Guatemala), por incendios forestales o quemas de rosas en los trabajos agrícolas y esta fue precisamente la época en que se realizó el vuelo del Coronel Morales López. Estos fueron los elementos que la adversidad puso en la ruta de "El Quetzal", que tripulaba Morales López y pese a ello, pudo aterrizar en Guatemala el 20 de abril de ese año (1929), entre las ovaciones y vítores del pueblo y autoridades de la ciudad de Guatemala, que aclamaron al aviador guatemalteco que realizaba el primer vuelo internacional en un aparato, que más que avión, parecía una pluma (un "Waco"), lo cual, constituye una verdadera odisea como ya se dijo por haberse realizado hace más de cuarenta años, cuando tampoco había estaciones que controlaran el vuelo, ni facilidades de radio que le dieran la información del tiempo, perdiéndose por lo tanto, todo contacto con la nave desde su descolaje hasta que aterrizaba en el nuevo punto de recolada, justo es recordar que por esta memorable y valiente hazaña el Coronel Morales López, fue declarado "As de la Aviación Guatemalteca".

*Honores y distinciones*

Dueño de muchas simpatías por relevantes ejecutorias el Coronel Morales López, ha sido objeto en repetidas ocasiones de agasajos y distinciones, tanto en el país, como en el exterior; entre cuyos homenajes enumeramos los siguientes: Medalla de Honor otorgada en Washington D. C., Estados Unidos de América, en el mes de diciembre de 1928, por su participación como representante del Gobierno de Guatemala en la Conferencia Internacional de Aeronáutica Civil, celebrada en aquella ciudad.

Con ocasión del vuelo Galveston-México-Guatemala, que realizó en los meses de marzo y abril de 1929, recibió las siguientes distinciones: Medalla de Honor, otorgada por el Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de México, el 26 de marzo de 1929, a su paso por la capital mexicana. Diploma en pergamino, otorgado por el Jefe del Departamento del Distrito Federal de México, el 26 de marzo de 1929, con ocasión del histórico vuelo. Medalla y Diploma de la Cruz del Valor, otorgada el 1º de abril de 1929, por la Sociedad Mexicana de Exploraciones Científicas, por el éxito del Vuelo de Buena Voluntad que estaba llevando a cabo. Medalla de Honor, conferida por el Gobierno de la República de Guatemala, el 11 de abril de 1929, por haber llevado a feliz término su vuelo de acercamiento entre los Estados Unidos de América, México y Guatemala. Medalla y Diploma de Honor al Mérito, otorgada por la Municipalidad de Guatemala, el 24 de abril de 1929, por su exitosa hazaña.

Medalla y Diploma de Honor, conferidos por la Ligue Internacionale des Aviateuers de Paris, por haber coronado con éxito el vuelo antes referido.

Medalla de Honor otorgada por el Presidente de El Salvador, el 5 de septiembre de 1929, con motivo de su vuelo de Buena Voluntad realizado a la ciudad de San Salvador.

Citación en la Orden del Cuerpo, consignada por el Estado Mayor del Ejército, el 6 de julio de 1938, por su actividad, dedicación y exactitud en el servicio. Declarado Miembro "Barra Militar", por la Fundación "Elay Alfaro", de la República de Panamá, el 25 de junio de 1955, en reconocimiento especial, al valor de los servicios prestados en la orden por el Coronel Morales López, a los fines de la Institución. Condecorado con la Medalla de Constancia de Servicio de III, II y I Clases, por haber cumplido 20, 25 y 30 años de servicio en el Ejército, conferidas por el Gobierno de Guatemala; habiendo recibido la última, el 8 de diciembre de 1950. Cruz de Servicios Distinguidos, conferida por el Gobierno de Guatemala, el 24 de mayo de 1945, reconociendo sus buenos y esmerados servicios prestados a la Patria y al Ejército. Condecoración "Cruz de Boyacá", otorgada por el Gobierno de Colombia.

El Coronel Oscar Morales López Penagos, está casado con doña Ruth Duval de Morales López, de cuya unión matrimonial, nacieron sus hijos: Oscar, Roberto y Guillermo. Su hijo Oscar Morales Duval, que le sucedió en la carrera de Piloto Aviador Militar, desempeñó con toda eficiencia, los importantes cargos que se le confiaron, hasta alcanzar el de Subcomandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca y habría alcanzado muchos y más elevados, tan solo por la inercia del prestigio que llegó a conquistar, pero el destino le cortó las alas en la fatídica mañana del 3 de octubre de 1966 en que perdió la vida en trágico accidente, con el Teniente Francisco Custodio, a bordo de un T-33, cuando ya ostentaba el rango de Teniente Coronel, extinguiéndose así su vida que constituía una verdadera promesa para la Patria.

Después de prestar a la Institución Armada, cuarenta y cinco años de servicios eficientes (toda una vida), el Coronel Morales López, se retiró a la vida privada, el 31 de marzo de 1964, dejando en pos de sí, un cúmulo de recuerdos y acciones meritorias que la historia ha recogido para perpetuar la memoria de los valores militares de la Nación que en una u otra forma se esforzaron para darle prestigio y valer; por ello el autor de estos apuntes, en su Boceto Lírico "Fuerza Aérea Grandiosa", dice en su homenaje:

> "Veterano de tus precursores,
> Morales López, señor del Quetzal,
> en la FAG, que cubrió de honores,
> sobrevive a su sueño inmortal".

El Coronel Morales López, colabora actualmente con el Gobierno del Presidente Arana como Jefe del Departamento Administrativo del Instituto Nacional de Electrificación INDE.

# Coronel P. A.

# Rodolfo Carlos Mendoza Azurdia

En la ciudad de Guatemala, el 11 de diciembre de 1908 vio la luz primera el Coronel Rodolfo Carlos Mendoza Azurdia, siendo sus padres el General Rodolfo A. Mendoza y doña Natalia Azurdia de Mendoza.

Hace su ingreso a la carrera de las Armas cuando sienta plaza como Cadete Pensionado en la Escuela Politécnica de Guatemala, el 26 de julio de 1922, donde se hace acreedor por su notable conducta, aplicación y aprovechamiento al nombramiento de Cabo de Cadetes, el 13 de octubre de 1924.

Concluidos satisfactoriamente sus estudios de formación Militar en la Escuela Politécnica, recibe el Título de Oficial Graduado en el Arma de Infantería y los despachos de Teniente en la misma Arma, el 30 de junio de 1925.

*Estudios*

Siendo Teniente, marchó a los Estados Unidos de América, comisionado por el Gobierno de la República, para efectuar estudios de aviación en Broocks Field, San Antonio Texas, el 9 de febrero de 1927, habiendo obtenido conocimientos de mecánica, reparación y conservación de aeroplanos, pasando más tarde a Kelly Field y a Chanute Field en ese mismo Estado de la Unión Americana, donde obtuvo el Título de Piloto Aviador Militar, el 31 de mayo de 1929.

*Ascensos*

Por riguroso escalafón obtiene sus ascensos que le son conferidos en las siguientes fechas: a Capitán de Infantería, el 17 de mayo de 1929; a Mayor de Infantería, el 24 de diciembre de 1930; a Teniente Coronel de Aeronáutica, el 30 de junio de 1937 y a Coronel de Aeronáutica, el 30 de junio de 1942.

Coronel Piloto Aviador Rodolfo Mendoza Azurdia.

*Carrera pública*

Oficial supernumerario en la Escuela Politécnica, del 30 de junio al 22 de julio de 1925; con el grado de Teniente, como Oficial en el Estado Mayor del Ejército, del 23 de julio de 1925 al 26 de enero de 1926; con el grado de Capitán, como Mecánico del Cuerpo de Aviación Militar, del 1º de junio de 1929 al 18 de enero de 1931; con el grado de Mayor, como Piloto Aviador en el Cuerpo de Aviación Militar, del 5 de marzo de 1931 al 31 de diciembre de 1939, donde ascendió a Teniente Coronel, durante este tiempo sirvió colateralmente

como Jefe de la Sección de Dibujo y Comandante de las Escuadrillas Tercera y Primera; Piloto Aviador, Jefe de la Cuarta Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 1º de enero al 31 de diciembre de 1943; Director de las Escuelas de Pilotos y Mecánicos, adscritas al Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 28 de julio al 16 de noviembre de 1944; *ejerció el cargo de Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 16 de noviembre de 1944 al 13 de septiembre de 1947.* Durante su gestión como Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar, fue cuando este Comando cambió su nombre por el de Fuerza Aérea al entrar en vigor la nueva Ley Constitutiva del Ejército y aunque siguió siendo Jefatura, posteriormente se convirtió en Comandancia.

Presidente de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 19 de julio de 1954 al 1º de febrero de 1957. Coordinador del Proyecto de Construcción de la Terminal Aérea "La Aurora", del 7 de diciembre de 1965 al 6 de marzo de 1967.

*Comisiones*

Durante su permanencia en el Cuerpo de Aeronáutica Militar, en distintas épocas, impartió clases de armamento, de teoría de tiro aéreo y del bombardeo del tercer grado de la Escuela de Aviación. En distintas ocasiones, integró tribunales que practicaron los exámenes en las asignaturas de motores, armamento, meteorología, navegación, radio, teoría de tiro aéreo y, del bombardeo y fotografía aérea, exámenes prácticos de vuelo a los alumnos de la Escuela de Aviación y de Dibujo Lineal en la Escuela de Mecánicos.

Del 19 de febrero al 10 de marzo de 1941, permaneció en las instalaciones de la Zona del Canal de Panamá, observando los sistemas de defensa antiaérea de dicha Zona, establecidos por el Gobierno de los Estados Unidos de América, en el Comando del Caribe hoy llamado Comando del Sur.

Formó parte de la Comisión de Pilotos que marcharon a los Estados Unidos de América, a traer material de vuelo para la Fuerza Aérea, habiendo efectuado tres viajes: el primero del 20 de marzo al 3 de abril; el segundo, del 27 de abril al 4 de mayo; y el tercero, del 18 al 24 de junio, todos en el año 1943.

*Distinciones*

Fue condecorado con la Medalla de Constancia en el Servicio de III Clase, la cual le fue otorgada por el Gobierno de Guatemala, el 20 de octubre de 1946, por haber servido en el Ejército más de veinte años.

El Coronel Rodolfo Mendoza Azurdia, es uno de los pocos pilotos antiguos que aún vuela, con su mano firme y suave como de dama, dirige los controles de su avión en cualquier maniobra. Cuando fue separado del último cargo que desempeñó en el Gobierno del licenciado Méndez Montenegro, se dedicó al peligroso y difícil vuelo de la fumigación aérea y actualmente dirige una Escuela de Vuelo en el Aeropuerto "La Aurora", donde sigue dando entrenamiento de vuelo, labor que ha ejercido por muchos años.

El 10 de agosto de 1935, contrajo nupcias en la ciudad capital, con la señorita Romelia Tejada Palomo, hoy señora de Mendoza, de cuya unión nacieron sus hijos: Carlos Eduardo, María Eugenia y José Rodolfo Mendoza Tejada.

Vive actualmente retirado (agosto de 1971) y dedicado a actividades aéreas.

# Teniente Coronel de Aviación P. A.

# Francisco Cosenza Gálvez

Oriundo de la tierra del venado, vio la luz primera en la ciudad de Mazatenango, cabecera del departamento de Suchitepéquez, el 25 de mayo de 1913, siendo sus padres don Pedro Cosenza, de origen italiano y doña Herminia Gálvez Portocarrero de Cosenza.

Hace su ingreso a la Institución Armada el 31 de julio de 1932, al causar alta como Caballero Cadete, con el número 498 en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), donde por su sobresaliente actuación como estudiante, conquista los galones de Cabo, Sargento Segundo y abanderado de la Compañía de Caballeros Cadetes; dando cima a sus estudios el 22 de diciembre de 1935, fecha en que, es investido con el grado de Subteniente de Infantería y recibe el Despacho correspondiente a ese rango, el Título de Oficial del Ejército y el Diploma de Maestro de Caminos.

El 19 de julio de 1936 ingresa al Cuerpo de Aeronáutica Militar, como Oficial alumno de la Escuela de Aviación Militar, de donde egresa el 4 de junio de 1938, por haber terminado sus estudios de Aviación, por lo que le fueron conferidos el Título de Piloto Aviador Militar, así como la licencia y brevet correspondientes. Fue alumno de la Escuela de Táctica Aplicada en 1940.

En el año 1945 partió a los Estados Unidos de América, donde siguió estudios de Estado Mayor en la Escuela de Comando y Estado Mayor de Fort Leavenworth, Kansas, donde obtuvo el tercer lugar entre trescientos oficiales estudiantes de distintos países, otorgándosele el diploma correspondiente. Fue también alumno del Instituto Diplomático y Consular de Guatemala, en el año 1949.

*Ascensos*

Su promoción a los grados superiores se le otorgó por rigurosa escala jerárquica en las siguientes fechas: a Teniente de Aeronáutica, el 30 de junio de 1939; a Capitán, el 30 de junio de 1943; a Mayor, el 30 de junio de 1945; y a Teniente Coronel, el 15 de febrero de 1949.

Teniente Coronel Piloto Aviador DEM
Francisco Cosenza Gálvez.

*Carrera pública*

Oficial supernumerario en la Escuela Politécnica, del 22 de diciembre de 1935 al 23 de enero de 1936. Oficial supernumerario en el Batallón Guardia de Honor como Subinstructor de Infantería, del 24 de enero al 18 de julio de 1936. Oficial alumno del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 19 de julio de 1936 al 3 de junio de 1938. Piloto Aviador de la Sexta Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 4 de junio de 1938 al 29 de junio de 1939. Piloto Aviador de la Primera Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 30 de junio de 1939 al 8 de julio de 1940. Piloto Aviador de la Cuarta Escuadrilla del Cuerpo de

Aeronáutica Militar, del 9 de julio de 1940 al 31 de diciembre de 1942. Piloto Aviador Subayudante del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 1º de enero de 1942 al 16 de junio de 1946.

Fundador y Primer Director de la Escuela de Instructores en noviembre de 1945. Director de la Escuela de Aplicación de Armas y Servicios, nombrado en Orden General número 188, cargo que sirvió del 17 de junio de 1946 al 13 de septiembre de 1947; siendo Director Fundador de ese Centro de Estudios Militares.

*Ejerció el cargo de Jefe de la Fuerza Aérea, del 13 de septiembre de 1947 al 19 de julio de 1949.* Jefe del Estado Mayor del Ejército, del 20 al 31 de julio de 1949. Subsecretario del Ministerio de la Defensa Nacional (Viceministro), del 1º de agosto al 13 de diciembre de 1949. Embajador de Guatemala ante el Gobierno de Costa Rica en Misión Especial en el año 1949.

Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Guatemala en México, del 14 de diciembre de 1949 al 24 de junio de 1951. Embajador de Guatemala en Italia, del 4 de agosto de 1951 al 18 de octubre de 1954. Embajador de Guatemala en Brasil, del 1º de febrero de 1959 al 30 de junio de 1962. Embajador de Guatemala en Haití, del 2 de julio de 1962 al 18 de octubre de 1965. Embajador de Guatemala en Ecuador, del 19 de octubre de 1965 al 20 de agosto de 1968 y Embajador de Guatemala en Venezuela, del 2 de septiembre de 1968 al 28 de febrero de 1971, de donde regresó definitivamente a Guatemala.

*Comisiones*

Estando de alta en el Batallón Guardia de Honor fue nombrado por la Secretaría de Guerra, Instructor militar de la Dirección General de Correos, comisión que desempeñó del 18 de abril al 18 de julio de 1936. Presidente del Casino Militar (hoy Club de Oficiales del Ejército), el 15 de marzo de 1947, para el ejercicio social 1947-48.

En el mes de septiembre de 1948 formó parte de la Delegación que asistió a los festejos de la Independencia de México, por invitación de ese país hermano. Miembro de la Junta Directiva de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), posición que aprovechó para lograr que los Pilotos Militares ocuparan los puestos de Capitanes de Nave de esa Compañía de Aviación, sustituyendo a los pilotos extranjeros que servían en la Empresa, cuando éstos se fueron retirando.

*Distinciones*

Durante sus estudios en la Escuela Politécnica se le otorgaron: Placa de Alumno Distinguido en el segundo semestre, el 22 de diciembre de 1932; Diploma y Medalla de Bronce, por haber conquistado el sexto lugar en el concurso de tiro al blanco con fusil, el 22 de diciembre de 1932; Diploma de Primera Clase, por haber calificado en segundo puesto en el concurso de tiro con revólver, el 16 de junio de 1934.

Al graduarse de Oficial, se hizo acreedor al Premio "Miguel García Granados" y espada de Honor, por haber obtenido las notas más altas durante sus estudios y por haber logrado el primer puesto en el cómputo final, el 22 de diciembre de 1935, fue seleccionado olímpico en la rama de fútbol, que participó representando a Guatemala en los III Juegos Olímpicos Centroamericanos y del Caribe, realizados en San Salvador en ese mismo año. Diploma y Medalla de Oro, por haber conquistado el puesto de Campeón Nacional de Tiro con Fusil a distancias largas, el 30 de junio de 1937. Diploma por haber ocupado el tercer lugar en el torneo interclubes de Esgrima en Espada y Sable, tercer puesto en el Campeonato Militar de Ajedrez y segundo puesto en Boliche, promovido por el Casino Militar, el 15 de septiembre de 1937. Diploma correspondiente al tercer puesto en el concurso de tiro de precisión con pistola, el 15 de septiembre de 1937. Diploma y Medalla de Oro por haber conquistado el puesto de Campeón Nacional 1938-1939 en el concurso de tiro con fusil, promovido por el Casino Militar, otorgados el 30 de junio de 1938. Dos diplomas de mérito por su eficaz cooperación en el concurso de tiro con fusil, el 15 de septiembre de 1938.

Cruz de Mérito Militar de Tercera Clase, conferida por el Gobierno de la República, el 20 de octubre de 1947, en reconocimiento a sus altas dotes militares y a su activa y meritoria labor realizada en el Ejército. Cruz de la Fuerza Aérea Mexicana, Cruz de la Fuerza Aérea Brasileña, Cruz del Mérito Militar de Primera Clase, otorgada por el Gobierno de México, Cruz del Mérito "Ignacio Comonfort", otorgada por el Cuerpo de Defensores de la República Mexicana y sus descendientes. Condecoración o Cruzeiro do Sud, otorgada por el Gobierno del Brasil. Condecoración "Petion y Bolívar", otorgada por el Gobierno de Venezuela,

Condecoración "Honor y Mérito", otorgada por el Gobierno de Haití y Condecoración "Francisco Miranda", conferida por el Gobierno de Venezuela.

Miembro del Instituto Indigenista de México, como Delegado de Guatemala, durante el tiempo que sirvió el cargo de Embajador en ese país. Durante su permanencia en Italia fue representante de Guatemala ante la FAO, en 1951 y 1952; Delegado de Guatemala en la Conferencia Mundial de Control de la Natalidad, celebrada en Roma, en 1954; Promotor de las Exposiciones de Productos Guatemaltecos que se instalaron en Milán, Trieste, Roma, Nápoles y Palermo, además en Segiels, Yugoslavia, en los años 1952 y 1954. Delegado de Guatemala en la Conferencia de "Atún de Aleta Amarilla", cuando ejercía el cargo de Embajador en el Ecuador. Miembro de la Delegación de Guatemala ante la Conferencia del CIES, en Punta del Este, República Oriental del Uruguay, en el año 1961, en cuya conferencia fue creado el Programa "Alianza para el Progreso".

Durante su gestión al frente de la Fuerza Aérea Guatemalteca y con la colaboración del entonces Capitán Manuel Octavio Zea Carrascosa, ayudante general de la FAG, se procedió a la reorganización de esta rama de la Institución Armada, creando el Estado Mayor Aéreo, instituyendo los Escuadrones de Caza, Bombardeo, Transporte y el de Observación, además se dotó a la FAG, de las actuales Alas de Piloto Aviador, con los colores nacionales y el Escudo de Armas de la Nación; se estableció el distintivo de ese Cuerpo para lucirlo en el brazo izquierdo; se creó el Estandarte de la FAG; se gestionó y logró la creación del "Día de la Aviación Nacional"; se construyó el campo de Aviación de Malacatán y se rehabilitaron viejas pistas de aviación. Se realizaron actividades de Acción Cívica, sin conocérsele aún con ese nombre, transportando enfermos de lugares remotos y llevando medicinas y víveres en aviones pequeños, a requerimiento de las autoridades respectivas, por casos de emergencia. Se experimentaron los vuelos de altura como terapia para niños enfermos de tos ferina. Se enviaron los primeros pilotos a efectuar cursos de entrenamiento en transporte (bimotores), a los Estados Unidos de América y Mecánicos a cursos de especialización a la Escuela de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en la Zona del Canal de Panamá. Se brindó colaboración al Aeroclub de Guatemala, fomentando su desarrollo como entidad aerodeportiva.

Durante los años que fungió como Jefe de la Fuerza Aérea Guatemalteca, no ocurrió ningún accidente de fatales consecuencias y en esa misma época de la vida de nuestra Fuerza Aérea, sus aviones principiaron sus vuelos de largo alcance, recorriendo toda la dimensión de América, desde el Canadá hasta la Argentina y cruzando por primera vez el espinazo nevado de los Andes, en misiones culturales, transportando estudiantes universitarios a la Argentina y Chile. Fue también organizada la Primera Compañía de Tropas Paracaidistas que existió en Guatemala, bajo la dirección técnica de los también primeros paracaidistas chapines, los entonces Subtenientes Plinio Grazioso y René Cuéllar, a cuyo cargo estuvo su entrenamiento.

*Actividades privadas*

Miembro del Club de Leones de Quito, Ecuador, y Director del mismo. Por haber actuado con ahinco y entusiasmo, al realizar una elevada y fructífera labor leonística, fue puesto como ejemplo de Servicio a la Comunidad y el 28 de agosto de 1968, se le otorgó un Diploma que lo declara Socio Vitalicio del Club de Leones de Quito y Embajador Leonístico de ese Cubil, recomendándolo como "Ejemplo de Virtudes Leonísticas". El 29 de diciembre de 1967, se le otorgó en la ciudad de Quito, Ecuador, el Diploma de Mérito Deportivo, por haber obtenido en las competencias promovidas por la Asociación de Tiro de Pichincha, el primer puesto en tiro de revólver "Fuego Central". El Teniente Coronel Cosenza, habla además de su idioma nativo: inglés, francés, portugués e italiano. Sus deportes favoritos son: ajedrez, tiro al blanco con revólver en fuego central y practica el "Hath Yoga". El 29 de mayo de 1938, contrajo nupcias con la señorita Emma Chacón Calderón, de cuya unión matrimonial nacieron sus hijos: Emma, Luis Francisco (que le sucedió en la carrera de Piloto Aviador Militar), Guido, René, Gustavo y Angel Arturo (Piloto Civil).

Después del 28 de febrero de 1971 en que cesaron sus funciones como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario ante el Gobierno de Venezuela y de una vida activa y fecunda al servicio de la Patria, el Teniente Coronel, P. A. Francisco Cosenza Gálvez, se recogió a la vida privada, estableciendo su residencia en la ciudad de Guatemala.

# Coronel P. A.

# Luis Antonio Girón Cartagena

Nació en la ciudad de Guatemala el 2 de febrero de 1910, siendo sus padres el general Alfredo Girón P. y doña Carmen Cartagena de Girón.

Inició su carrera, cuando ingresó como soldado en el Cuerpo de Aviación Militar, el 11 de agosto de 1929.

Por sus capacidades sobresalientes, fue promovido al grado de Subteniente de Infantería el 11 de febrero de 1930; al de Teniente de Infantería, el 9 de noviembre de 1933; a Capitán de Aeronáutica, el 30 de junio de 1937; al de Mayor de Aeronáutica, el 30 de junio de 1941; a Teniente Coronel de Aeronáutica, el 30 de junio de 1944 y a Coronel de Aviación Militar el 30 de junio de 1947.

*Estudios*

El 11 de agosto de 1929, partió a la ciudad de México, D. F., a efectuar estudios de Aviación en la Escuela Militar de Aplicación Aeronáutica donde permaneció hasta el 30 de junio de 1930, fecha en que se retiró por disposición del Gobierno de la República.

El 1º de julio de 1930 marchó a la Escuela Técnica del Cuerpo Aéreo en Chanute Field, Illinois, Estados Unidos de América, donde permaneció efectuando estudios de Aviación, hasta el 23 de octubre de 1931, recibiendo el Título de Mecánico de Aviación.

Con autorización del Presidente de la República inició estudios para seguir la carrera de Piloto Aviador Militar en la Escuela de Aviación Militar adscrita al Cuerpo de Aeronáutica Militar, estudios que terminó satisfactoriamente el 27 de junio de 1940, fecha en que recibió el Título de Piloto Aviador Militar y la Licencia de Piloto correspondiente.

El 22 de diciembre de 1941 partió a los Estados Unidos de América a efectuar estudios superiores de Mecánica de Aviación en la Engineering Maintenance Officer Training School (Escuela de entrenamiento de Oficiales Ingenieros de mantenimiento) en Patterson Field, Dayton Ohio.

Coronel Piloto Aviador Luis A. Girón Cartagena.

Durante el curso de sus estudios ocupó el Primer puesto entre sus compañeros oficiales de la Fuerza Aérea, de la Marina y de la Infantería de Marina de los Estados Unidos de América que hacían un total de 19 alumnos. Estos estudios los efectuó gozando de una de las becas ofrecidas por la Administración de Aviación Civil de aquel país, curso del que regresó el 12 de diciembre de 1943.

En abril de 1944, marchó nuevamente a los Estados Unidos de América a efectuar estudios a la United States Army y Navy Engine Training School, en Hartford, Conecticut, operada por la Pratt & Whitney Aircraft Division.

El señor Fritz H. Gometz, Supervisor de la U.S. Army y Navy Engine Training School le extendió felicitación por su alto récord conquistado en sus estudios, cuyas notas fueron sobresalientes.

Antes de su ingreso a la Aviación, siguió la carrera del Magisterio en la Escuela Normal Central para Varones de la capital, de donde se retiró cuando estaba próximo a graduarse de Maestro, cuya carrera abandonó impulsado por sus inquietudes que lo llamaban a desenvolverse en el campo de la Aviación Militar, por la que sentía verdadera vocación, como lo pudo demostrar después.

*Carrera Pública*

Con el Grado de Subteniente, Observador en el Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 1º de noviembre de 1931, al 1º de julio de 1934. Con el Grado de Teniente, Subjefe de Mecánicos y Talleres del 3 de julio de 1934 al 26 de junio de 1940. Piloto Aviador de la 3ª Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar del 27 de junio al 31 de diciembre de 1940; nuevamente, y ya con el grado de Capitán, como Subjefe de Mecánicos del Cuerpo de Aeronáutica Militar del 1º de enero de 1941, al 5 de julio de 1944. Segundo Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar, Jefe de Mecánicos y del Detall del mismo Cuerpo, del 5 al 26 de julio de 1944. Jefe de Mecánicos del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 27 de julio de 1944 al 30 de junio de 1945. Jefe de Escuadrón en el Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 1º de julio de 1945 al 30 de junio de 1946. Segundo Jefe de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de julio de 1946 al 30 de junio de 1948. Jefe de la Escuela de Mecánicos de Aviación, del 1º de julio de 1948 al 18 de julio de 1949. *Ejerció el cargo de Jefe de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 19 de julio de 1949 al 30 de junio de 1954.* Durante su gestión fue cuando el mando director de la Fuerza Aérea Guatemalteca, dejó de ser Jefatura para convertirse en Comandancia. Capitán de Nave en la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 1º de julio de 1954 al 4 de febrero de 1956, cuando fue retirado de esta Empresa.

El coronel Girón Cartagena, con una limpia hoja de actuación, había sido víctima de la insidia y la calumnia, arma que solo esgrimen los cobardes, como prueba de su abyección y su vileza; una orden Presidencial tomada con precipitación y dictada como consecuencia de informes malintencionados y alejados de la verdad fueron el motivo de su separación de (AVIATECA).

Herido en su dignidad de hombre honesto y abatido moralmente, busca los medios de vida para sustento de su esposa y de sus hijos en las faenas de la fumigación aérea de sementeras agrícolas, la actividad que más riesgo representa en el arte de volar y es así como en la mañana del 10 de agosto de 1956, allí en las tierras fértiles y cálidas de la Costa Sur, donde su avión cargado con insecticidas en su máxima capacidad se precipitó a tierra, quedando como saldo de aquel lamentable accidente, un ser humano que si bien es cierto escapó de las garras de la muerte está con las dos piernas fracturadas. Tan pronto como es posible le trasladan a la ciudad capital y se le interna en el Hospital Central del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, la noticia corre e indigna a todos los que conocen los móviles que le obligaron a refugiarse en aquella fuente de trabajo, su convalecencia es larga y dolorosa, mientras tanto la verdad de los hechos llega a conocimiento del mandatario que quiere reparar el error cometido y manda reinstalarlo como Piloto de AVIATECA, pero no es sino hasta el 1º de febrero de 1959, cuando Girón Cartagena, se reintegra a la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), donde hasta la fecha presta eficientemente sus servicios como Piloto y muchas veces como asesor de mantenimiento.

*Comisiones*

Miembro del Tribunal que practicó los exámenes del Primero y Tercer grado de la Escuela de Aviación Militar en las materias siguientes: *Teoría de los Motores y Motores en Talleres,* el 7 de junio de 1937. Miembro del Tribunal Examinador que efectuó las pruebas de fin de curso del Segundo Grado, de *Motores en Talleres* a los alumnos de la Escuela de Aviación Militar, el 6 de diciembre de 1937. Miembro del Jurado que practicó los exámenes de *Teoría de los Motores,* al Primer Grado de la Escuela de Aviación Militar y de *Motores en Talleres,* al Primero, Segundo y Tercer Grados de la misma Escuela, el 16 de junio y el 28 de noviembre de 1938. Jefe de Mecánicos del Escuadrón Aéreo que recorrió en Misión de buena voluntad los países de Centro América y Panamá, haciendo una visita de cor-

tesía a las autoridades de esos países y a la zona del Canal de Panamá, del 5 al 14 de febrero de 1939.

Miembro del Tribunal que practicó los exámenes de fin de curso al Primer Grado de la Escuela de Aviación Militar, en *Teoría de los Motores y Motores en Talleres* al Primer y Tercer Grados de esa Escuela, el 12 de junio de 1939 y 27 de noviembre del mismo año.

Vocal del Jurado Examinador en *Teoría de los Motores, Motores en Talleres y Mecánica Segundo Curso,* a los alumnos de los grados Primero y Tercero de la Escuela de Aviación Militar, en los exámenes practicados el 17 de junio y el 21 y 26 de noviembre de 1940. Miembro examinador de *Nociones Teóricas de Mecánica,* en las pruebas practicadas a los alumnos de la Escuela de Mecánicos de Aeronáutica Militar, el 12 de diciembre de 1940. Profesor de Mecánica de Aviación del Tercer Grado de la Escuela de Aviación Militar y de *Nociones de Mecánica y Nociones de Teoría de los Motores,* de la Escuela de Mecánicos de Aeronáutica Militar, nombrado el 9 de junio de 1940. Vocal del Tribunal que practicó los exámenes de *Nociones de Mecánica y Nociones de Ajuste,* a los alumnos del segundo semestre de la Escuela de Mecánicos de Aeronáutica, realizados el 9 de junio de 1941. Miembro del Tribunal que practicó los exámenes de Mecánica de Aviación a los alumnos del Tercer Grado de la Escuela de Aviación Militar, el 21 de junio y el 2 de diciembre de 1941.

Agregado Militar a la Misión Especial que representó al Gobierno de la República ante el de El Salvador, con ocasión de la toma de posesión de la Primera Magistratura de aquel hermano país, por su Excelencia el Coronel Oscar Osorio, el 14 de septiembre de 1950.

*Distinciones*

Medalla de Aptitud y Conducta conferida por el Gobierno de la República, el 20 de octubre de 1947. Condecoración "Cruz de la Fuerza Aérea" otorgada por el Gobierno de la República el 22 de diciembre de 1951, en reconocimiento a su labor excepcionalmente meritoria desarrollada en la Fuerza Aérea Guatemalteca desde su ingreso a ella, con cuya norma de conducta constructiva ha contribuido al prestigio de la Institución Armada.

Medalla de Constancia en el Servicio de III Clase, conferida por el Gobierno de la República el 22 de diciembre de 1951, por haber prestado más de 20 años de servicios militares y en reconocimiento a su perseverancia en el servicio y a su amor a la Carrera de las Armas.

Citación en Orden General Publicada en diciembre 20 de 1951, con derecho a usar la "Estrella de Bronce", por su encomiable labor puesta de manifiesto como miembro de la Tripulación del Aerotransporte C-47 Nº 653 de la Fuerza Aérea Guatemalteca en el rescate de las víctimas del trágico accidente aéreo ocurrido en Santa Elena, Petén, la noche del 27 de octubre de 1951.

En el año de 1949, se efectuó el primer vuelo de la Fuerza Aérea Guatemalteca a la América del Sur a bordo del Avión C-47 Nº T-2, siendo el Coronel Girón Cartagena el Capitán de la Nave, auxiliado por el Teniente Coronel Niederheimann como Copiloto; el Capitán Alfonso Girón Beteta como Navegante, Capitán Ovidio Monroy, Radiooperador y el Teniente Félix McDonald como mecánico, en su itinerario hicieron las siguientes escalas: Panamá, Trinidad, Georgetown; Belén, Río de Janeiro y Porto Alegre en Brasil; Montevideo, Buenos Aires y Mendoza en la República Argentina y Santiago de Chile, siguiendo el itinerario a la inversa en su vuelo de retorno; siendo en este histórico vuelo, cuando un avión de la Fuerza Aérea Guatemalteca, cruzó por primera vez el Paso del Aconcagua, sobre la cima nevada de los Andes. La Misión de este vuelo fue transportar a un grupo de estudiantes universitarios invitados por las Universidades de Sud América, siendo donado por la Jefatura de las Fuerzas Armadas, entonces a cargo del Coronel Francisco Javier Arana.

El 2 de diciembre de 1933, contrajo nupcias con la señorita Zoila González Gómez hoy señora de Girón, de cuya unión conyugal nacieron sus hijos Ana María, Silvia del Carmen y José Luis Girón González.

El Coronel Girón Cartagena fijó su residencia desde hace algunos años ya solo con la compañía de su esposa, en la más bella capital colonial de Centro América, la ciudad de Antigua Guatemala y continúa a la hora de cerrar estos datos biográficos, prestando sus servicios como Piloto en la Empresa Guatemalteca de Aviación AVIATECA.

# Coronel de Aviación P. A.

# Arturo Guirola Batres

Originario de la ciudad de Guatemala, nació el 3 de agosto de 1922, siendo sus padres don José Guirola Leal y doña Enriqueta Batres de Guirola.

Ingresó al Ejército como Caballero Cadete en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), el 24 de julio de 1938 con el número 703 de antigüedad. Por su brillante actuación durante sus estudios de formación, se hizo digno de los nombramientos de Cabo el 26 de abril de 1941 y Sargento Segundo, Encargado de la Compañía de Caballeros Cadetes el 28 de julio de 1942, conquistando además la placa de Alumno Distinguido en el 4º semestre.

Concluidos sus estudios recibió el Título de Oficial del Ejército, los Despachos de Subteniente de Infantería, Teniente de Artillería y el Diploma de Maestro de Caminos, habiéndosele otorgado el "Premio Barrios", por haber obtenido el Segundo Puesto en el cómputo general de calificaciones y el trofeo "West Point", por su sobresaliente actuación durante su permanencia en la Escuela Politécnica.

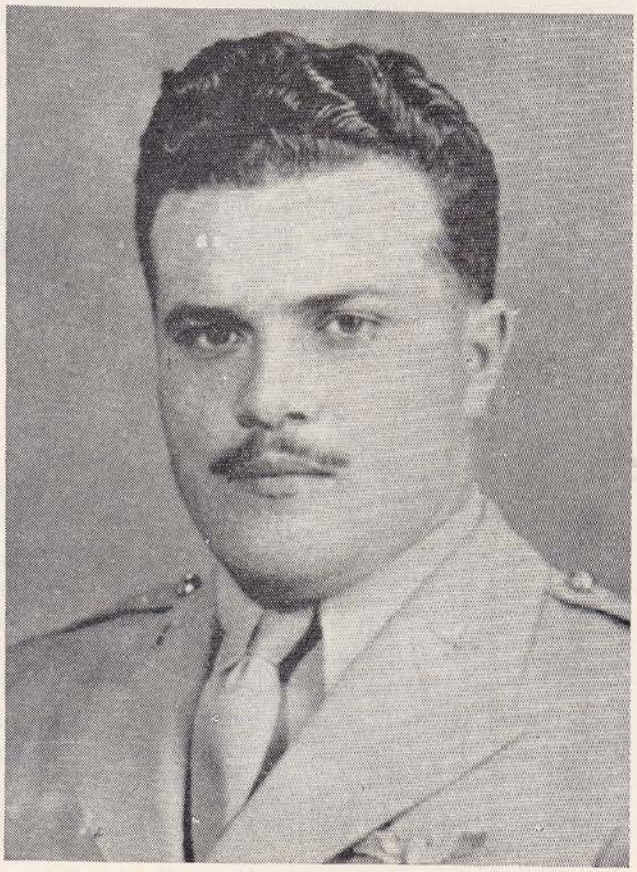
El 2 de marzo de 1943, ingresó a la Escuela de Aviación, adscrita al Cuerpo de Aeronáutica Militar, terminando sus estudios de aviación el 18 de diciembre de 1944, fecha en que recibió el Título de "Piloto Aviador Militar".

*Ascensos*

Obtuvo sus ascensos por rigurosa escala jerárquica y sus despachos le fueron conferidos en las siguientes fechas: a Capitán, el 30 de junio de 1946; a Mayor, el 15 de septiembre de 1951; a Teniente Coronel, el 15 de septiembre de 1955 y a Coronel el 5 de noviembre de 1959.

*Carrera Pública*

Oficial Supernumerario en la Escuela Politécnica, del 28 de febrero al 1º de marzo de 1943. Piloto Aviador en la Escuela de Aviación Militar, del 18 al 31 de diciembre de 1944. Piloto Aviador en el Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 1º de enero al 22 de marzo de 1945. Piloto Aviador Jefe del Departamento de armamento de Aviación de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 23 de marzo de 1945 al 31 de enero de 1946. Oficial de Compras y aprovisionamiento de la FAG, del 1º de febrero de 1946, al 11 de abril de 1949. Comandante de la Base Aérea del Puerto de San José, Escuintla, del 12 de abril al 3 de septiembre de 1949. Piloto Aviador-Comandante del Escuadrón de Transportes, de la Fuerza Aérea, del 4 de septiembre de 1949 al 4 de mayo de 1951. Inspector Supervisor de Mantenimiento del 5 de mayo de 1951 al 5 de febrero de 1953. Tercer Jefe de la Fuera Aérea Guatemalteca del 6 de febrero de 1953, al 30 de junio de 1954.



Coronel Piloto Aviador Arturo Guirola Batres.

*Nombrado Jefe de la Fuerza Aérea Guatemalteca el 1º de julio de 1954, en Orden General del Ejército número 1521 de fecha 30 de junio de 1954, ejerció este importante cargo desde esa fecha y en momentos difíciles en la vida política del país, hasta el 16 de julio de 1954, cuando hizo entrega del cargo al Teniente Coronel Luis Urrutia de León, nombrado en orden de esa fecha.*

Copiloto de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 17 de julio al 31 de agosto de 1954. Capitán de nave en la misma empresa del 1º de septiembre de 1954 al 18 de junio de 1959. Jefe de Pilotos de la Empresa AVIATECA, del 19 de junio de 1959 al 22 de septiembre de 1960. Presidente y Gerente de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 23 de septiembre de 1960, al 3 de diciembre de 1963. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 4 de diciembre de 1963 al 15 de febrero de 1965, fecha en que se retiró a la vida privada.

*Comisiones*

Desempeñó el cargo de Instructor de Entrenamiento Básico de la Fuerza Aérea, en el año de 1945, por nombramiento del 16 de junio de ese año. Formó parte como tripulante del Grupo de Pilotos que trasladaron volando un lote de aviones Kelly Field, Texas, EE. UU. de América, a esta capital del 26 de julio al 6 de agosto de 1946. Representó a la Fuerza Aérea, en la instalación de la exposición de equipo y material de guerra que se abrió al público en el Pasaje del Palacio Nacional en el mes de diciembre de 1950.

*Distinciones*

Medalla de Aptitud y Conducta, conferida por el Gobierno de la República el 22 de diciembre de 1951, en reconocimiento a su capacidad demostrada en el servicio y a su intachable conducta observada como miembro de las Fuerzas Armadas de la Nación. Alas y Diploma de Piloto "Maestro", otorgadas por el comandante de la FAG, el 14 de septiembre de 1959, por llenar los requisitos que establece el reglamento respectivo. Cruz de Servicios Distinguidos, conferida por el Gobierno de la República, el 26 de diciembre de 1960, en reconocimiento a su destacada actuación en el Servicio Militar. Placa de Combatiente otorgada por el Ministerio de la Defensa Nacional, el 26 de diciembre de 1960. Citación en Orden General por su participación en la instalación de la Exposición de Equipo y Material de guerra, que se abrió al público el 22 de diciembre de 1950, en celebración del Día del Ejército.

Se desposó con la señorita Gilda Valenzuela a quien le arrebató la Parca al poco tiempo, uniéndose en segundas nupcias con la señorita Gilda Andreu Spillari, cuyo hogar recibió el arribo de sus hijos: José Arturo, Gilda Patricia, Eduardo Enrique, Roberto Alfredo y Jorge Alejandro Guirola Andreu.

Retirado a la vida civil, el Coronel Arturo Guirola Batres, dejó tras de sí una estela de hechos, que hablará a las generaciones venideras sobre su personalidad como el hombre que supo imprimir a sus actos el sello del honor, de la lealtad y la honradez en el cumplimiento del deber y aún más, a sus actos les dio el matiz maravilloso de la energía, el esmero y el entusiasmo de quien sabe verse en sus propias obras, para que éstas alcancen la mayor perfección.

Entregado a actividades particulares el Coronel Guirola Batres, desempeña a la hora de cerrar estas notas, el cargo de Gerente General de las Farmacias Klée, en la ciudad de Guatemala.

# Coronel de Aviación P. A.

# Luis Urrutia de León

En la ciudad de Coatepeque, departamento de Quezaltenango, nació el Coronel Luis Urrutia de León, el 23 de septiembre de 1915, siendo sus padres don Ubaldino Urrutia y doña Dolores de León de Urrutia.

Ingresó como Cadete pensionado a la Escuela Politécnica —Escuela Militar de Guatemala— el 29 de julio de 1934, donde le correspondió el número 560 de antigüedad, habiendo coronado sus estudios en ese centro de formación militar, el 18 de diciembre de 1938, fecha en que fue investido con el grado de Subteniente de Infantería, recibiendo el despacho correspondiente, el Título de Oficial del Ejército y el Diploma de Maestro de Caminos.

El 21 de abril de 1945, ingresó a la Escuela de Aviación Militar y posteriormente marchó a los Estados Unidos de América, gozando de una beca otorgada por el Gobierno de ese país, para efectuar estudios de Aviación en Bases Aéreas de Randolph Field, Texas Barksdale Field, Luisiana, donde obtuvo el Título de Piloto Aviador Militar.

*Ascensos*

Sus ascensos le fueron conferidos por rigurosa escala jerárquica, como sigue: a Teniente de Infantería, el 30 de junio de 1942; a Capitán, el 30 de junio de 1945; a Mayor, el 15 de febrero de 1949; a Teniente Coronel, el 15 de septiembre de 1952; a Coronel, el 15 de septiembre de 1955.

*Carrera Pública*

Con el grado de Subteniente como Oficial Supernumerario en la Escuela Politécnica el 18 de diciembre de 1938 al 16 de enero de 1939; Oficial Supernumerario en el Fuerte de San José, del 17 de enero al 6 de mayo de 1939. Maestro de Caminos en la Dirección General de Caminos, del 3 de agosto de 1936 al 28 de abril de 1945, prestando sus servicios en las rutas viales de Quezaltenango,

Coronel Piloto Aviador Luis Urrutia de León.

Guatemala, Puerto de San José; Nahualá, Sololá; Cunén, Quiché; Sacatepéquez y El Tumbador, San Marcos. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de enero de 1948 al 31 de enero de 1950. Oficial A-2 (Jefe de Inteligencia), en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de febrero de 1950 al 15 de mayo de 1951, Copiloto en la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 16 de mayo de 1951 al 14 de mayo de 1952. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 15 de mayo de 1952 al 30 de junio de 1954. Presidente de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 1º al 16 de julio de 1954. *Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 16 de julio de 1954 al 30*

*de abril de 1959.* Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Guatemala ante el Gobierno de Francia, del 1º de mayo de 1959 al 30 de junio de 1961. Embajador de Guatemala en Italia, del 1º de julio de 1961 al 31 de enero de 1963. Embajador de Guatemala en Honduras, del 31 de agosto de 1963 al 29 de septiembre de 1966. Embajador de Guatemala, en Panamá del 30 de septiembre de 1966 al 30 de enero de 1969. Embajador de Guatemala en Costa Rica, del 16 de marzo de 1969 al 11 de julio de 1970. Director General de Aeronáutica Civil, del 17 de julio al 30 de septiembre de 1970, y Embajador de Guatemala, por segunda vez en Honduras, del 1º de octubre de 1970 hasta la fecha de cerrar esta biografía.

*Comisiones*

Miembro del Consejo Superior de la Defensa (Organismo que existió en el Ejército después del 20 de octubre de 1944, durante los gobiernos revolucionarios que presidieron el Doctor Juan José Arévalo y el Coronel Jacobo Arbenz Guzmán).

*Distinciones*

El Coronel Urrutia de León ha merecido las siguientes distinciones: Medalla de Aptitud y Conducta, otorgada por el Gobierno de la República el 22 de diciembre de 1951. Medalla de Constancia en el Servicio de III Clase, conferida por el Gobierno de la República el 22 de diciembre de 1955. Cruz del Mérito Militar de I Clase, conferida por el Gobierno de la República el 19 de septiembre de 1957. Orden Nacional *Francisco Morazán,* en el grado de Gran Cruz, otorgada por el Gobierno de Honduras, en septiembre de 1966. Condecoración *Vasco Núñez de Balboa,* en el grado de Gran Comendador, conferida por el Gobierno de Panamá en febrero de 1969.

Durante su gestión en el Comando de la Fuerza Aérea Guatemalteca, nuestra Aviación Militar adquirió un avión P-47 y 8 aviones F-51, organizándose uno de los primeros Teams Acrobáticos en este último tipo de nave; se construyó la Capilla de la FAG, con el nombre de Virgen de Loreto patrona universal de los aviadores, y el Club de Oficiales de la FAG. Se creó el Hospital de la Fuerza Aérea Guatemalteca, que tantos y tan necesarios servicios ha prestado al personal y sus familiares, especialmente al Cuerpo de Aerotécnicos de la FAG, por la asistencia que se brinda a sus padres, esposa e hijos, donde son tratados en cualquier tipo de enfermedad, inclusive operaciones de maternidad.

La actuación del Coronel Urrutia de León fue amplia en todos los campos de las actividades rutinarias de esta rama de las Fuerzas Armadas de la Nación, que por su índole, requiere una atención especial.

El Coronel Urrutia está casado con la señora Anny Fléfil de Urrutia, con quien contrajo matrimonio el 18 de octubre de 1940 y de cuya unión nacieron sus hijos: Luis Enrique Urrutia Fléfil (que le sucedió en la profesión de Piloto Aviador Militar), y José Ubaldino de los mismos apellidos.

Actualmente el Coronel Urrutia de León, representa al Gobierno de la República como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Guatemala, ante el Gobierno de la hermana República de Honduras.

# Coronel P. A.

# Arturo Altolaguirre Ubico

Originario de la madre patria, nació en Valladolid, España, el 1º de septiembre de 1912, siendo sus padres don Ramón Altolaguirre y doña María Ubico de Altolaguirre, habiendo optado por la nacionalidad guatemalteca conforme a la legislación de Guatemala.

Uno de sus grandes méritos es haber iniciado su carrera militar cuando causó alta como soldado alumno en el Cuerpo de Aeronáutica Militar el 15 de febrero de 1932, donde por su capacidad, aplicación y aprovechamiento llegó a alcanzar el nombramiento de Sargento 1º el 2 de septiembre de 1933 y más tarde fue promovido al grado de Subteniente de Infantería, otorgándosele los despachos correspondientes el 18 de junio de 1935. Terminados con éxito los estudios reglamentarios en la Escuela de Aviación Militar adscrita al Cuerpo de Aeronáutica Militar y haber sido aprobado en los exámenes finales, le fue otorgado el Título de Piloto Aviador Militar y el Brevet correspondiente el 8 de junio de 1935.

Sus ascensos se le otorgaron por rigurosa escala jerárquica y ya en el arma de Aeronáutica Militar en las siguientes fechas: a Teniente, el 30 de junio de 1938; a Capitán, el 30 de junio de 1942; a Mayor, el 30 de junio de 1945; a Teniente Coronel, el 15 de febrero de 1949 y a Coronel, el 15 de septiembre de 1956.

*Carrera Pública*

Subteniente Piloto Aviador de la 1ª Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar del 30 de junio de 1938 al 30 de junio de 1939. Teniente Piloto Aviador Jefe de la 7ª Escuadrilla del mismo Cuerpo, del 1º de julio de 1939 al 31 de diciembre de 1941. Piloto Aviador Jefe de la 6ª Escuadrilla del Cuerpo de Aeronáutica Militar del 1º de enero de 1942 al 15 de junio de 1945. Jefe de Operaciones e Instructor del Curso Primario de la Escuela de Aviación Militar del 16 de junio

Coronel Piloto Aviador Arturo Altolaguirre Ubico.

de 1945 al 31 de julio de 1947. Director de la Escuela de Aviación Militar, del 1º de agosto de 1947 al 19 de julio de 1949. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 1º de agosto de 1949 al 31 de mayo de 1950. Inspector de Campos de Aviación de la República del 22 de septiembre de 1954 al 31 de diciembre de 1955. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de enero de 1956 al 22 de abril de 1958. Subsecretario (viceministro) de la Defensa Nacional, del 23 de abril de 1958 al 30 de noviembre de 1960. Piloto Aviador e Inspector General de Aviación del 1º de diciembre de 1960 al 11 de julio de 1966. Director General de Aeronáutica Militar del 12 de julio de 1966 al 30 de junio de 1970.

*Comisiones*

Piloto de una de las naves que integraron al Escuadrón Aéreo que realizó el vuelo de Buena Voluntad a los países de Centro América y Panamá y que visitó las capitales de esos países y la Zona del Canal de Panamá, del 5 de febrero de 1939 al 14 del mismo mes y año. Observador de los sistemas de defensa antiaérea instalados en la Zona del Canal de Panamá, invitado por las autoridades del Comando de la Defensa del Caribe del 19 de febrero al 10 de marzo de 1941. Formó parte del grupo de Pilotos que marchó a los Estados Unidos de América para trasladar volando de ese país a Guatemala, los aviones adquiridos por el Gobierno, en vuelos sucesivos que se efectuaron con todo éxito en las siguientes fechas: del 20 de marzo al 3 de abril, del 27 de abril al 4 de mayo y del 18 al 24 de junio de 1943. Ayudante del Teniente General Jefe del Estado Mayor del Ejército, en visita que dicho alto Jefe Militar efectuó a la Zona del Canal de Panamá para estudiar los sistemas de defensa del mismo y condecorar al Teniente General George C. Brett Jefe de la Defensa del Caribe, del 18 al 23 de octubre de 1943. Jefe del grupo que trasladó en vuelo 3 aviones de Cimarron Field, Oklahoma, Estados Unidos de América a la ciudad de Guatemala como colaboración del Gobierno de la República al Aeroclub de Guatemala a partir del 8 de marzo de 1945. *Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 17 de julio de 1949 fecha en que se le dio a reconocer el 19 del mismo mes y año. Nuevamente Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 1º al 15 de mayo de 1959, cargo que ejerció siendo Subsecretario de la Defensa Nacional.*

*Distinciones*

Citación en la Orden del Cuerpo el 3 de junio de 1943 por haber sido uno de los primeros Pilotos Militares guatemaltecos que volaron el Avión P-26 juntamente con cinco Pilotos más cuyos nombres serán perpetuados en el Brevet del Cuerpo en reconocimiento a su capacidad y deseo de colaboración. Citación en Orden General consignada por la Jefatura de las Fuerzas Armadas el 20 de octubre de 1946, en reconocimiento a la disciplina, pericia, valor y abnegación demostrados cuando en compañía de otros Pilotos marchó a los Estados Unidos de América a traer (volando) de ese país a Guatemala los aviones de entrenamiento Fairchild PT-19. Medalla de "Aptitud y Conducta" otorgada por el Gobierno de la República, el 20 de octubre de 1947. Medallas de "Constancia en el Servicio" de III y II otorgadas por el Gobierno de la República el 22 de diciembre de 1956 y 21 y 30, respectivamente de junio de 1962, en reconocimiento por haber cumplido 20 y 25 años de servicios prestados al Instituto Armado. Condecoración "Cruz de Servicios Distinguidos" otorgada por el Gobierno de la República el 20 de junio de 1959, en reconocimiento a sus méritos personales y a los importantes servicios prestados a la Patria y a la Institución Armada en los cargos que ha desempeñado. Citación Presidencial publicada en Orden General del 18 de noviembre de 1959, por haber desempeñado satisfactoriamente en el exterior las comisiones que le fueron encomendadas. Título de "Aviador Militar Honoris Causa", conferido por Decreto Presidencial de la Nación Argentina el 17 de noviembre de 1958. Orden del Quetzal en el grado de Gran Oficial, conferida por el Presidente de la República y Jefe Supremo de la Orden, el 20 de noviembre de 1960 y condecoración Cruz de Mérito Militar de II Clase otorgada por el Gobierno de la República, el 20 de junio de 1962 en reconocimiento a sus altos méritos e importantes servicios prestados a la Nación.

El 4 de agosto de 1935 contrajo nupcias en la ciudad de Guatemala con la señorita María Teresa Larraondo Díaz Durán, de cuya unión nació su hija unigénita Marta Beatriz.

Al cesar en el cargo de Director General de Aeronáutica Civil el 30 de junio de 1970, último puesto que desempeñó, se retiró a la vida privada, donde vive en el seno de su hogar.

# Coronel P. A. Miguel Angel Ponciano Samayoa

Coronel Piloto Aviador Miguel Angel Ponciano Samayoa.

En la bella ciudad de Las Palmeras, Escuintla cabecera del departamento del mismo nombre, nació el Coronel Miguel Angel Ponciano, el 1º de agosto de 1914, hijo de don Julián Ponciano y doña Julia Samayoa de Ponciano.

Después de cursar sus primeros estudios en su tierra natal, hizo su ingreso al Ejército el día 19 de julio de 1931 cuando sentó plaza de Cadete en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), con el número 461 de antigüedad de donde egresó el 22 de diciembre de 1934 por haber terminado con éxito sus estudios de formación Militar, fecha en que se le otorgaron los Despachos de Subteniente de Infantería, el Título de Oficial graduado y el Diploma de Oficial de Caminos.

El 2 de agosto de 1935 inició estudios de Aviación en la Escuela de Aviación Militar adscrita al Cuerpo de Aeronáutica Militar, habiendo terminado satisfactoriamente tales estudios le fue conferido el Título de Piloto Aviador Militar el 30 de junio de 1937.

El año 1947 partió a los Estados Unidos de América, a efectuar estudios de Administración de Personal en el Comando de Entrenamiento Aéreo de Barksdale Field, Luisiana, curso que terminó satisfactoriamente, por lo que le fue extendido el Diploma correspondiente el 13 de junio de 1947; iniciando en la misma Base Aérea el Curso de Piloto de Multimotores, que concluyó con éxito el 27 de junio del mismo año (1947) fecha en que se le hizo entrega del Diploma que acredita tales estudios.

*Ascensos*

Obtuvo sus ascensos de grado en grado hasta alcanzar el de Coronel, habiéndosele conferido en las siguientes fechas: Teniente de Infantería el 30 de junio de 1938, el que le fue habilitado al Arma de Aviación Militar, el 13 de abril de 1939. Capitán de Aviación, el 30 de junio de 1942. Mayor de Aviación, el 30 de junio de 1945. Teniente Coronel, el 15 de febrero de 1949 y Coronel el 15 de septiembre de 1952.

*Carrera Pública*

Con el grado de Subteniente, Oficial Supernumerario en la Escuela Politécnica, del 22 de diciembre de 1934 al 1º de febrero de 1935. Oficial Extraordinario en el Depósito de la Plaza (hoy Cuartel General de la Zona Militar General Justo Rufino Barrios), del 2 de febrero al 1º de agosto de 1935. Piloto Aviador de una Escuadrilla en el Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 30 de junio de 1937 al 12 de mayo de 1939. Secretario-Ayudante del Cuerpo de Aeronáutica Militar, del 13 de mayo de 1939 al 29 de junio de 1945. Piloto Aviador de una Escuadrilla en la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 30 de junio de 1945 al 31 de diciembre de 1947. Capitán de Nave en la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 1º de enero de 1948 al 1º de agosto de 1954. Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Guatemala ante el Gobierno de la República de

Nicaragua, del 2 de agosto de 1954 al 31 de marzo de 1957. Embajador de Guatemala en la República de Argentina del 1º de abril de 1957 al 11 de enero de 1958. Embajador de Guatemala en Cuba, del 12 de enero de 1958 al 13 de marzo de 1959. *Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, cargo que ejerció del 16 de mayo de 1959 al 30 de noviembre de 1960.* Jefe del Estado Mayor del Ejército del 1º de diciembre de 1960 al 31 de julio de 1965. Fecha en que fue baja a su solicitud para dedicarse a actividades de orden político, participando en la contienda electoral de ese año como candidato a la Presidencia de la República y Ministro de Agricultura en el Gobierno del Presidente Arana, cargo que desempeñó del 1º de julio de 1970 al 30 de junio de 1971.

*Comisiones*

Estando de alta en el Depósito de la Plaza, prestó servicios como Comandante de Sección en la Compañía de Caballeros Cadetes de la Escuela Politécnica, del 5 de marzo al 7 de abril de 1935. Formó parte como Piloto de las tripulaciones del Escuadrón Aéreo que viajó a los países de Centro América y Panamá en vuelo de Buena Voluntad y que visitó las capitales de esos países y la Zona del Canal de Panamá, del 5 al 14 de febrero de 1939. Copiloto de la Compañía de Aviación "Aerovías de Guatemala, S. A.", del 1º de junio de 1943 al 30 de abril de 1944. Copiloto de la Compañía Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 1º de febrero de 1945 al 31 de enero de 1946, jefe del Servicio de Aviación Forestal del Ministerio de Agricultura por nombramiento del 1º de febrero de 1946. Del 5 al 7 de noviembre de 1944, marchó a la ciudad de México en comisión oficial del Gobierno, llevando a un grupo de Generales expatriados por la Junta Revolucionaria de Gobierno. Presidió las delegaciones que representaron al Ejército de Guatemala en varias conferencias Interamericanas de Comandantes de los Ejércitos del Hemisferio.

*Distinciones*

El Coronel P. A. Miguel Angel Ponciano Samayoa, fue objeto en varias oportunidades de honores y distinciones, entre los cuales se mencionan los siguientes: Medalla de Constancia en el Servicio de III y II Clase, en reconocimiento a sus servicios prestados al Ejército por espacio de 20 y 25 años, respectivamente. Alas Honorarias de Piloto Aviador Militar, otorgadas por la Fuerza Aérea Nicaragüense, el 22 de marzo de 1957, haciendo aprecio a su meritísima labor de ayuda y acercamiento a esa Organización. Distintivo y Diploma "Placa de Combatiente", otorgada por el Gobierno de la República el 10 de diciembre de 1960, por reunir las condiciones reglamentarias para ello. Condecoración "Cruz del Mérito Militar" de I Clase otorgada por el Gobierno de la República el 25 de diciembre de 1960, por sus relevantes servicios prestados a la Institución Armada. Condecoración "Orden del Quetzal" en el Grado de Gran Oficial, conferida el 14 de enero de 1961 por el Presidente Constitucional de la República y Jefe Supremo de la Orden, en reconocimiento a sus altos méritos. Alas de Piloto Aviador Militar en la categoría de "Piloto Maestro" otorgada por la Fuerza Aérea Guatemalteca el 14 de septiembre de 1959. Miembro Honorario del Ejército de los Estados Unidos de América, cuyo nombramiento le fue otorgado por el Comando del Caribe, con sede en Albrook Zona del Canal de Panamá, el 7 de agosto de 1961. Ha sido condecorado además por los gobiernos de Perú y Argentina.

Durante su gestión en el Comando de la Fuerza Aérea Guatemalteca, se adquirieron los aviones Douglas B-26 con los cuales se reorganizó el Escuadrón de Bombardeo el cual estaba organizado con aviones Bichcraft AT-11.

Al retirarse de la Jefatura del Estado Mayor del Ejército participó en la contienda electoral de 1965 como candidato a la Presidencia de la República, postulado por el Partido Liberación Nacional.

El día 21 de agosto de 1938 unió su destino por los vínculos del matrimonio con la señorita Marta Castillo Soto, en la ciudad de Guatemala. El matrimonio procreó cuatro hijos que responden a los nombres de: Miguel, Edgar, Roberto y Marta Lucrecia.

Un infausto acontecimiento vino a entorpecer su eficiente y dinámica participación al frente de la Cartera de Agricultura a la cual lo llamó a colaborar el Presidente Arana, cuando lleno de entusiasmo y optimismo se dedicaba a sus labores sufrió un derrame cerebral que lo inhabilitó para seguir colaborando en el Gobierno, obligándolo a recluirse en el seno de su hogar bajo el cuidado personal de su familia. Ante tan dolorosa tragedia cesó en sus funciones como Ministro de Agricultura el 30 de junio de 1971, dejando en pos de sí una vida de fructíferas realizaciones y acciones positivas.

# Coronel de Aviación P. A.

# José Luis Lemus Ramis

Nació en la ciudad de Guatemala, el 23 de julio de 1924, siendo sus padres el Licenciado y Coronel José Luis Lemus Barrientos y doña Ana Ramis L. de Lemus.

Inició su Carrera Militar el 16 de enero de 1939, cuando sentó plaza de Caballero Cadete en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), correspondiéndole el número 713 de antigüedad. Terminados satisfactoriamente sus estudios en ese Centro de formación Militar, se le otorgaron los Despachos de Subteniente de Infantería y Teniente de Artillería el 28 de febrero de 1943, recibiendo también el Título de Oficial del Ejército y el Diploma de Maestro de Caminos.

Efectuó estudios de Aviación en la Escuela de Aviación Militar en el Aeródromo "Los Cipresales", a donde ingresó el 1º de marzo de 1947, al haber terminado con todo éxito tales estudios, se le confirió el Título de Piloto Aviador Militar y la licencia correspondiente el 19 de diciembre de 1948.

*Ascensos*

Obtuvo sus ascensos por rigurosa escala jerárquica, en las siguientes fechas: a Capitán, el 15 de febrero de 1949; a Mayor, el 15 de septiembre de 1952; a Teniente Coronel, el 15 de septiembre de 1955, y a Coronel, el 30 de septiembre de 1958.

*Carrera Pública*

Oficial Supernumerario en la Escuela Politécnica, del 28 de febrero al 7 de abril de 1943. Maestro de Caminos en la Dirección General de Caminos del 8 de abril al 1º de octubre de 1943 en la ruta Militar de Emergencia RUME. Oficial Supernumerario en el Fuerte de San José de la ciudad capital, del 2 de octubre de 1943 al 6 de enero de 1944. Subinstructor de Artillería del Fuerte de San José del 7 de enero al 30 de junio

Coronel Piloto Aviador José Luis Lemus Ramis.

de 1944. Ayudante en la 3ª Sección del Estado Mayor del Ejército del 1º de julio al 29 de octubre del mismo año 1944. Piloto Aviador en la Escuela de Aviación Militar, del 19 de diciembre de 1948 al 30 de junio de 1949. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de julio de 1949 al 16 de julio de 1951. Jefe de la Sección 3ª del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Guatemalteca (Operaciones FAG), del 17 de julio de 1951 al 15 de septiembre de 1955. Piloto Aviador Jefe del Departamento de Fotografía Aérea y Cartografía de la FAG, del 16 de septiembre de 1955 al 29 de febrero de 1956. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º al 31 de

marzo de 1956. Jefe de la Sección 1ª del Estado Mayor Aéreo de la FAG, del 1º de abril al 17 de octubre de 1956. Director de la Escuela de Aviación Militar, del 18 de octubre de 1956 al 4 de septiembre de 1957. 3er. Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 5 de septiembre de 1957 al 31 de mayo de 1959. Ejecutivo (Subcomandante) de la Fuera Aérea Guatemalteca, del 1º de junio de 1959, al 30 de noviembre de 1960. *Comandante de la FAG, del 1º de diciembre de 1960, al 30 de noviembre de 1962.*

*Comisiones*

1.—Miembro de la Delegación que asistió a Tegucigalpa, Honduras, al mando del Coronel Luis A. Girón C., atendiendo invitación extendida por la Fuerza Aérea Hondureña, para asistir a los actos de Graduación de Pilotos, el año de 1952.

2.—Presidente de la Delegación que representó a Guatemala en la I Conferencia Interamericana de Comandante de Fuerza Aérea realizada en Washington, D. C., Estados Unidos de América, del 16 al 25 de abril de 1961. Ocasión en que visitó las instalaciones del Cabo Cañaveral (Hoy Cabo Kennedy), Florida, San Antonio Texas, y el Comando Estratégico del Aire (SAC) en Offet, Nebraska.

*Distinciones*

Cruz de la Fuerza Aérea, otorgada por el Gobierno de la República, el 22 de diciembre de 1951, en reconocimiento a su meritoria labor desarrollada en la Fuerza Aérea. Cruz de Servicios Distinguidos conferida por el Gobierno de la República, el 17 de abril de 1959, por sus buenos servicios prestados a la Institución Armada y a la Patria. Cruz del Mérito Militar de I Clase, otorgada por el Gobierno de la República el 26 de diciembre de 1960. Orden del Quetzal en el grado de Gran Oficial, otorgada por el Presidente de la República y Gran Maestre de la Orden el 20 de noviembre de 1960. Medalla de Constancia en el Servicio de III Clase, otorgada por el Gobierno de la República el 3 de junio de 1961. Placa de Combatiente, otorgada el 10 de diciembre de 1960. Citación Presidencial conferida el 1º de octubre de 1957 y el 29 de junio de 1962. Alas y Diploma de Piloto Maestro conferidos el 14 de septiembre de 1959.

Siendo Jefe de Operaciones de la FAG, el Coronel Lemus elaboró un Manual de orientación para la organización de un Comité de Investigación y Previsión de Accidentes de Aviación. Durante su gestión del Comando, se adquirieron 3 aviones Mustang F-51 y 2 Douglas C-47 y se organizaron 3 escuadrones aéreos mixtos, con unidades de Transporte, Bombardeo, Caza y Reconocimiento cada uno; bautizándose al 1º con el nombre de "Gavilanes", al 2º con el de "Halcones", y al 3º con el de "Cuervos", y fueron comandados por los Coroneles Marco Asturias Sabral, Carlos Augusto Marroquín y el Mayor Marco Antonio René Bustamante Escobedo.

Se hicieron los trámites para la adquisición de los primeros 4 aviones de reacción a chorro (jets) para la FAG, por medio del Plan de Asistencia Militar: MAP.

El 10 de diciembre de 1961 quedó establecida la Patrulla Aérea Civil, integrada por Pilotos Civiles del Aero-Club de Guatemala, cuyo estudio y organización estuvo a cargo de la FAG. Se iniciaron los trabajos de construcción del Salón de Cine, y la reparación y acondicionamiento del Salón para el "Simulador" de vuelo por instrumentos (Link) y varias obras de infraestructura.

Todos los actos de su vida, tanto públicos como privados, llevaron siempre el sello del entusiasmo.

El 26 de enero de 1950 contrajo nupcias con la señorita Susanne Grob, cuyo matrimonio se vio alegrado con el nacimiento de sus hijos: Verena Anita, José Luis, Juan Pedro y Felipe Ernesto Lemus Grob.

El Coronel Lemus, se retiró a la vida privada atendiendo sus negocios particulares en la industria del café.

Actualmente presta servicios como Inspector de Vuelo, en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

to al 30 de septiembre de 1954. Secretario de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de octubre de 1954 al 30 de noviembre de 1956. Jefe de la Sección Segunda del Estado Mayor de la FAG, del 1º de junio de 1958 al 31 de mayo de 1959. Tercer Jefe de la FAG, del 1º de junio de 1959 al 15 de octubre de 1960. Comandante de la Base Militar de San José (hoy Base Militar de Tropas Paracaidistas General Felipe Cruz) y Director de la Escuela de Aviación adscrita a esa Base, del 16 de octubre de 1960 al 30 de noviembre de 1962. *Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, cargo que ejerció del 1º de diciembre de 1962 al 15 de julio de 1966.* Agregado de las Fuerzas Armadas a la Embajada de Guatemala en Costa Rica, del 16 de abril de 1968 al 2 de febrero de 1969. Piloto Aviador de la FAG, Asesor Aéreo del Estado Mayor General del Ejército, del 3 de febrero de 1969 al 30 de junio de 1970, y Jefe de Sección de la Secretaría General del Ministerio de la Defensa Nacional, del 1º de julio de 1970, hasta la fecha de cerrar estos apuntes. También prestó servicios en el Cuerpo Diplomático, como Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Guatemala, ante el Gobierno de Bolivia, del 1º de enero de 1967 al 7 de febrero de 1968.

*Comisiones*

Entre otras comisiones sirvió las siguientes: Profesor de la Escuela de Instrucción Primaria de la Guarnición en la cabecera del departamento del Quiché, del 16 de noviembre de 1936 al 4 de enero de 1938. Profesor de Educación Física de las Escuelas Nacionales de ambos sexos de la ciudad del Quiché, del 30 de noviembre de 1936 al 1º de enero de 1938. Miembro del Jurado Calificador del concurso hípico de la Escuela Politécnica realizado el 1º de septiembre de 1943. Copiloto de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 16 de julio de 1952 al 15 de julio de 1953; y, del 1º de diciembre de 1956 al 31 de mayo de 1958. Comandante de Caballería en las Maniobras Militares que se llevaron a cabo del 16 al 24 de febrero de 1944. Secretario de la Junta Directiva del Casino Militar (hoy Club de Oficiales del Ejército) durante el ejercicio social 1951-52. Vocal Militar suplente de la Corte Suprema de Justicia en concepto de Supremo Consejo de Guerra del 29 de septiembre de 1953 al 18 de febrero de 1954. Presidente de la Asociación de Agregados Militares, Navales y Aéreos acreditados ante el Gobierno de México, del 1º de marzo al 10 de agosto de 1954. Presidente de la Delegación que representó a Guatemala en la III Conferencia Interamericana de Comandantes de Fuerzas Aéreas CONJEFAMER celebrada en Washington del 2 al 12 de mayo de 1963, en Bolling Air Force Base en cuya ocasión visitara las Bases de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, de Eglin, Florida y la Universidad de Aire en Maxwel, Alabama. Presidente de la Delegación de Guatemala en la IV Conferencia Interamericana de Comandantes de Fuerzas Aéreas CONJEFAMER, realizada en Río de Janeiro, Brasil, del 3 al 11 de mayo de 1964, habiendo visitado la ciudad de Brasilia, sede del Ministerio de Aeronáutica, Río de Janeiro, Volta Redonda y Sao Paulo. Presidió la Delegación de Guatemala a la V CONJEFAMER, que se llevó a cabo en Washington, D. C., en la sede del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América, del 3 al 9 de mayo de 1965, habiendo visitado en esa ocasión la Base Aérea de Vandenberg en el Estado de California, sede de la Primera División Aeroespacial Estratégica del Comando Estratégico del Aire de los Estados Unidos de América, SAC, visitando después la Base Aérea de Nellis, en las Vegas, Nevada. Comandante de la Brigada que llevó a cabo el rescate de las víctimas de la avioneta que se estrelló contra un cerro a inmediaciones de Ixcán en el municipio de Chajul, Quiché, el 17 de marzo de 1955. Comandante de las Brigadas de Rescate, que iniciaron los trabajos de recuperación de las víctimas del accidente ocurrido en el Cerro de Roxón en la divisoria de los departamentos de Zacapa y Alta Verapaz, sobre la Sierra de Las Minas, a un Avión DC-3 de la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), el 24 de mayo de 1956, y que intentó el rescate penetrando primero por Morazán —El Pinalón y después por Teculután— Las Vegas. Comandante de la Patrulla que llevó a cabo el rescate del hoy Coronel de Aviación P. A. Luis E. Sosa Avila, Piloto Civil Antonio González y Mecánico Augusto Luna, que cayeron tripulando un Avión B-18 en el área comprendida entre La Laguna Lachúa y Playa Grande sobre el Río Chixoy en el departamento de Alta Verapaz, el 7 de febrero de 1958, en cuya operación participaron los paracaidistas, Capitanes Plinio Grazioso y René Cuéllar, con los elementos que organizaron y entrenaron en la FAG. Instructor de la Escuela Militar de Contrainteligencia, del 1º de noviembre de 1958, al 31 de

mayo de 1959. Vocal Militar propietario de la Corte Suprema de Justicia, en concepto de Supremo Consejo de Guerra, el 17 de octubre de 1971.

*Distinciones*

El Coronel Zea Carrascosa ha sido condecorado con la Medalla de Aptitud y Conducta, conferida por Acuerdo del Gobierno de la República, el 22 de diciembre de 1952, en reconocimiento a su excelente conducta y meritoria labor. Cruz de Servicios Distinguidos, otorgada por el Gobierno de la República, el 17 de abril de 1959, por sus relevantes servicios prestados a la Institución Armada. Citación en Orden General con derecho a usar la Estrella de Bronce, por haber organizado el Estado Mayor de la Fuerza Aérea y presentado los estudios para la organización de las Unidades Tácticas de la FAG en 1948. Medallas de Constancia en el servicio de III, II, y I Clases, otorgadas por el Gobierno de la República, el 20 de diciembre de 1957, 29 de junio de 1962 y 23 de junio de 1969, por haber cumplido 20, 25 y 30 años de servicio prestados a la Institución Armada. Cruz del Mérito Militar de I Clase otorgada por el Gobierno de la República, el 30 de noviembre de 1960, en reconocimiento a sus méritos personales y destacados servicios prestados a la Nación. "Placa de Combatiente" otorgada por el Gobierno de la República el 10 de diciembre de 1960, por reunir las condiciones que establecen los reglamentos respectivos. Citación Presidencial otorgada en Orden General del Ejército, número 2891, del 30 de junio de 1962, por su lealtad y patriotismo manifestados en la emergencia de enero a mayo de ese año, velando por el mantenimiento de la institucionalidad. Condecoración Cruz del Mérito Aeronáutico en el Grado de Comendador, otorgada por el Gobierno de Bolivia, el 24 de enero de 1968, por sus relevantes servicios prestados a las Fuerzas Armadas de la Nación. Alas y Diploma de Piloto "Experto", conferidos por el Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, el 14 de septiembre de 1957, por haber llenado los requisitos que establece el Decreto gubernativo número 412. Alas y Diploma de Piloto "Maestro", otorgados por el Comandante de la FAG, el 14 de septiembre de 1958, por haber llenado los requisitos reglamentarios. Diploma otorgado por la Dirección de la Escuela de Contrainteligencia, el 25 de octubre de 1958, por haber obtenido el 3er. puesto de su promoción. Diploma de Honor, otorgado por la Escuela Nacional de Otacingo, municipio del Puerto de San José, y el Comité Pro-Construcción de esa Escuela, en el mes de abril de 1962, por su valiosa cooperación aportada en la construcción del nuevo templo educativo. Diploma de Mérito, otorgado por el Presidente del Club de Leones, de Escuintla, en junio de 1962, en reconocimiento a su decidida y valiosa cooperación durante el período 1961-62. Diploma de Honor al Mérito y Agradecimiento, otorgado por el Club Deportivo "Cóndor", de la aldea Santa Rosa del Puerto de San José, el 12 de agosto de 1962, por su valiosa y desinteresada colaboración. Diploma de Oficial de Estado Mayor Aéreo (Honoris Causa), otorgado por la Universidad del Aire, en Maxwell, Alabama, Estados Unidos de América, el 4 de mayo de 1963. Diploma Forestal extendido por el Ministerio de Agricultura, el 12 de octubre de 1963, por haberse hecho acreedor a los méritos que establece el Decreto 301 del 26 de mayo de 1955. Diploma de reconocimiento, otorgado por el Comité de Acción Cívica del municipio de Canillá, del departamento del Quiché, por su valiosa ayuda en transportar enfermos para su tratamiento. Diploma de reconocimiento otorgado por el Comité de la Colonia "La Ruedita", el 23 de agosto de 1964, por su ayuda al mejoramiento de la Colonia. Diploma de Honor al Mérito, otorgado por la Escuela Nacional Urbana para Varones número 74 de la Colonia Milles Rock, en reconocimiento a su valioso aporte en favor de la educación nacional. Diploma de Honor al Mérito, otorgado por la Dirección y personal docente de la Escuela Nacional de Niñas "Panamericana", número 58 de la Colonia La Florida, el 27 de septiembre de 1964, por su decidida y entusiasta colaboración en pro del adelanto de la Escuela. Diploma de Honor al Mérito, otorgado por la Asociación Deportiva de la Colonia Bethania, el 11 de octubre de 1964, en reconocimiento y gratitud. Diploma de Honor al Mérito, otorgado por las integrantes del equipo de básquetbol femenino "Alas Chapinas", de la FAG, en noviembre de 1964. Pergamino y Medalla de Oro otorgados por la Unión Artística Independiente, el 27 de mayo de 1965, por su limpia trayectoria militar. Diploma de Honor otorgado por las integrantes del equipo de básquetbol "Alas Chapinas", de la Fuerza Aérea Guatemalteca, como muestra de gratitud. Diploma de Honor al Mérito otorgado por la Dirección y personal docente de la Escuela Nacional Urbana de Varones número

74, Milles Rock, el 10 de diciembre de 1965, por el donativo de una Bandera Nacional. Diploma de Honor al Mérito otorgado por el Magisterio de la Escuela Nacional Rural Mixta de Boca del Monte, en febrero de 1966, por su valiosa colaboración para el progreso de la Escuela. Diploma de Honor al Mérito, otorgado por la Escuela Nacional Mixta Urbana jornada matutina "Mariano Rossell Arellano", el 24 de junio de 1966, por su elevado amor a la cultura. Diploma otorgado por la Escuela Nacional Mixta de Aplicación "República de Bolivia", el 6 de agosto de 1966, por su colaboración constante al establecimiento. Ordenanza que lo declara Visitante Ilustre de la Ciudad de Revoré, departamento de Santa Cruz, Bolivia, otorgado por el Cabildo Municipal de esa localidad, el 12 de septiembre de 1967. Ordenanza, otorgada por la Corporación Municipal de Tarija, capital del departamento del mismo nombre en la República de Bolivia, el 7 de octubre de 1967, que lo declara Visitante Ilustre de esa ciudad. Plaqueta otorgada por la directora y personal docente de la Escuela Nacional para Niñas "Dolores Contreras del Aguila", el 19 de febrero de 1971, como reconocimiento por su ayuda a la fundación de la Biblioteca de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Zea Carrascosa es autor del libro SEMBLANZAS que contiene la síntesis biográfica de los Ministros de la Guerra y de la Defensa Nacional de Guatemala. Una aula escolar en la Escuela de Otacingo en el Puerto de San José lleva su nombre.

Durante su gestión de Comando, la Fuerza Aérea Guatemalteca, entró a la era del "Jet", el 6 de enero de 1963, cuando fueron entregados por el Embajador de los Estados Unidos de América, señor John O'Bell, 4 aviones T-33 dentro del Plan de Asistencia Militar (MAP). Posteriormente el Gobierno de la República, adquirió 2 aviones más de este tipo y dentro del convenio MAP, el Gobierno de los EE. UU. de América, proporcionó 2 más, completándose la cifra de 8 aviones T-33. El 17 de junio de 1965, se recibieron los primeros helicópteros H-19B, habiéndose completado 3 en total, de tales naves de ala rotativa.

Se adquirió por compra directa de Gobierno a Gobierno un avión cuatrimotor C-54. Se erigieron 4 barracas para alojamiento de las tropas y Oficiales del Escuadrón de Seguridad de la Base en el sector Nororiente, del Aeropuerto y 3 en la extremo sureste, donde actualmente funciona la Escuela Militar de Aviación.

Se terminó el local para el salón de cine de la FAG, iniciado durante el Comando del Coronel José Luis Lemus.

Se construyeron 12,000 metros cuadrados de plataforma de concreto para estacionamiento de aviones. Se construyó la cancha de fútbol al norte del almacén MAP de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Amante del arte musical, logró la adquisición por donación de la Fuerza Aérea Americana, del instrumental necesario para integrar una Banda de Música, con 36 elementos, pero las plazas para los filarmónicos que debían dar vida al conjunto, nunca fueron autorizadas, por lo cual la Banda de Música de la FAG no pudo crearse.

El Coronel Zea Carrascosa, es fundador de la marimba "Alas Chapinas", de la FAG, adquirida por contribución de Pilotos y Aerotécnicos, conjunto que tan alto ha puesto el nombre de Guatemala, en el exterior bajo la dirección artística del maestro Pastor Gabriel Mencos.

En el campo de la acción cívica, la Fuerza Aérea Guatemalteca, se volcó durante su mandato en ayuda a todos aquellos sectores que la solicitaron y especialmente en apoyo de la Educación y la Cultura, por ello una escuela nacional y varias bibliotecas escolares en la ciudad capital, llevan el nombre de "Fuerza Aérea Guatemalteca".

Severo y recto en el cumplimiento del deber, el Coronel Zea Carrascosa, supo proyectarse también humanista en la solución de los problemas de sus subalternos y dotado del don de la sensibilidad social, irradió el bien sin limitación alguna. Su lealtad a las instituciones fue puesta a prueba en muchas ocasiones, cuando tuvo que sacrificar sus personales afectos en cumplimiento de sus deberes. Sin embargo, cuando un gobierno de derecho y legítimo asumió el poder en 1966, el Coronel Zea fue destituido sin ninguna explicación, aun cuando más tarde se trató de reparar un daño irreparable en la vida de un ciudadano que supo ser soldado, honrando a la Institución Armada, a la cual consagró su vida, sirviéndola con honor y con orgullo.

El Coronel Zea Carrascosa, contrajo matrimonio en la Ciudad de Guadalajara, Estado de Jalisco, México, con la señorita María Josefina González Murguía, y de esta unión nacieron sus hijos: Maritza Josefina, Omar Eduardo y Branda Irasema Zea González.

# General de Brigada P. A.

# Felipe Doroteo Monterroso Miranda

Nació en la ciudad de Guatemala, capital de la República, el 6 de junio de 1921, hijo del General Doroteo Monterroso y de doña Luz Elisa Miranda Román.

*Estudios*

El día 16 de enero de 1939, ingresó a la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), como Caballero Cadete con el número 734, habiéndose hecho acreedor durante sus estudios en ese Centro de Estudios Militares, a los nombramientos de Cabo y Sargento Segundo de Cadetes, nombramientos que le fueron otorgados el 20 de diciembre de 1941 y 28 de julio de 1942, respectivamente.

Terminados satisfactoriamente sus estudios en la Escuela Politécnica, le fueron conferidos los despachos de Subteniente de Infantería, Teniente de Artillería, el Título de Oficial del Ejército y el Diploma de Maestro de Caminos, el 28 de febero de 1942.

Ingresó a la Escuela de Aviación Militar el 13 de marzo de 1945, de donde partió a los Estados Unidos de América a efectuar estudios de Aviación, en las Bases Aéreas de Randolph Field, Texas y Barksdale Field, Luisiana, Bases en las que recibió el entrenamiento y aprobó los cursos primarios, básico y avanzado, recibiendo el Título de Piloto Aviador Militar, y las Alas correspondientes el 10 de octubre de 1947.

*Ascensos*

Ascendió a Capitán, el 30 de junio de 1946; a Mayor, el 15 de septiembre de 1951; a Teniente Coronel, el 15 de septiembre de 1955; a Coronel el 30 de septiembre de 1958; y a General de Brigada, el 13 de septiembre de 1968.

*Carrera Pública*

Oficial Supernumerario en la Escuela Politécnica, del 28 de febrero al 6 de abril de 1943. Maestro de Caminos dependiente de la Dirección

General de Brigada Piloto Aviador
F. Doroteo Monterroso Miranda.

General de Caminos en San José Acatempa, departamento de Jutiapa, donde trabajó en los proyectos viales que se conocieron con el nombre de Ruta Militar de Emergencia (RUME), y Carretera Internacional del Pacífico (CIPA), del 7 de abril de 1943 al 16 de noviembre de 1944. Jefe de Sección en el Cuartel Nº 2 de la Guardia Civil del 17 al 29 de noviembre de 1944. Jefe de la Sección Motorizada de la Guardia Civil, del 30 de noviembre de 1944 al 12 de marzo de 1945. Piloto Aviador en la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de enero de 1948 al 31 de enero de 1950. Jefe de Operaciones Oficial (A-3) de la Fuerza Aérea, del 1º de febrero de 1950 al 15 de julio de 1951.

Tercer Jefe de la Fuerza Aérea, del 1º de noviembre de 1953 al 30 de junio de 1954. Subcomandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de julio de 1954 al 31 de julio de 1956. Copiloto en la Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA), del 1º de agosto de 1956 al 31 de julio de 1957. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca del 1º de agosto al 6 de noviembre de 1957. Agregado Aéreo a la Embajada de Guatemala, en los Estados Unidos de América del 7 de noviembre de 1957 al 26 de noviembre de 1958. Cónsul General de Guatemala en Belice, del 27 de noviembre de 1958 al 9 de septiembre de 1960. Ministro Plenipotenciario de Guatemala, en el Reino Unido del 10 de septiembre de 1960 elevada a la categoría de Embajada nuestra Representación en la Gran Bretaña, continuó al frente de esa misión Diplomática con el carácter de Embajador Extraordinario y Plenipotenciario, hasta el 26 de julio de 1963. Embajador de Guatemala en Panamá, del 1º de septiembre de 1963 al 30 de noviembre de 1965. Embajador de Guatemala, ante el Gobierno de El Salvador, del 1º de diciembre de 1965 al 15 de julio de 1966. *Ejerció el cargo de Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 16 de julio de 1966 al 30 de junio de 1970.* Embajador de Guatemala por segunda vez en El Salvador del 1º de julio de 1970, cuyo cargo se encuentra desempeñando a la hora de cerrar esta biografía (octubre 1971).

*Comisiones*

Agregado Militar a la Sección de Asuntos Consulares del Ministerio de RR. EE. del 27 de noviembre de 1958 al 9 de septiembre de 1960. Miembro de la Delegación de Guatemala a la Conferencia celebrada en Puerto Rico el año 1942, para tratar el problema de Belice. Presidente del Comité Ejecutivo de la Organización de Estados Centroamericanos ODECA, durante el período 1965-1966, en representación del Ministro de RR. EE. de Guatemala. Miembro de la Delegación de Guatemala en visita de cortesía a la República de México, atendiendo a invitación del Secretario de la Defensa Nacional de ese país hermano, en enero de 1967. Agregado al Ministerio de la Defensa Nacional, como General de Brigada, en situación de disponibilidad, desde el 1º de julio de 1970, en cuya situación se encuentra actualmente.

*Distinciones*

Medalla de Aptitud y Conducta conferida por el Gobierno de la República, el 22 de diciembre de 1951, en reconocimiento a su capacidad en el servicio y a su excelente conducta observada como miembro de la Institución Armada. Medalla de Constancia en el Servicio de III Clase, otorgada por el Gobierno de la República, el 17 de junio de 1959, por haber cumplido 20 años de servicios militares. Medalla de la Legión de Mérito en el grado de Gran Oficial, otorgada por el Gobierno de los Estados Unidos de América, por conducto del Departamento de Defensa, el 7 de mayo de 1959. Condecoración Orden Manuel Amador Guerrero, otorgada por el Gobierno de Panamá el año 1966. Alas y Diploma de "Piloto Experto" conferidos por el Comando de la FAG, el 14 de septiembre de 1955. Alas y Diploma de "Piloto Maestro", otorgados por el Comando de la FAG, el 14 de septiembre de 1957. Título de "Piloto Honoris Causa" de la Fuerza Aérea Peruana, otorgada por el Comandante General de la Fuerza Aérea Peruana —el 5 de junio de 1967, por sus relevantes dotes personales. Cruz de la Fuerza Aérea Venezolana de I Clase, otorgada por la Fuerza Aérea Venezolana el año 1967.

El día 28 de junio de 1946, contrajo matrimonio con la señorita Edna Vásquez Rossell hoy señora de Monterroso, de cuya unión nacieron sus hijos: Luis Fernando y Mario Roberto Monterroso Vásquez.

El General Monterroso desempeña actualmente el cargo de Jefe de la Misión Diplomática que representa al Gobierno de Guatemala ante el Ilustrado Gobierno de la República de El Salvador.

# Coronel de Aviación P. A.

# Luis Federico Fuentes Corado

Originario del Departamento Occidental de San Marcos, nació en la ciudad cabecera del departamento, el 4 de enero de 1936, siendo sus padres el Coronel Federico Fuentes Girón y doña Adela Corado de Fuentes.

Ingresó a la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), el 15 de mayo de 1951, donde fue designado para continuar sus estudios en el Heroico colegio Militar de México, a cuyo centro de formación militar, ingresó el 20 de enero de 1952. En reconocimiento a sus méritos como estudiante fue promovido a Cabo y después a Sargento 2º de Cadetes, cuyos nombramientos le fueron otorgados respectivamente el 1º de febrero de 1954 y el 1º de julio del mismo año.

Terminados sus estudios en aquel prestigiado centro de Estudios Militares, recibió el Título de Oficial Graduado en el Arma de Caballería, el 29 de diciembre de 1954. Efectuó el curso de Oficial de Policía Militar en la Escuela USARCARIB en Fort Gulick, Zona del Canal de Panamá, habiéndosele otorgado el Diploma que acredita tales estudios el 24 de febrero de 1956.

Inició estudios en la Escuela de Aviación de Guatemala, el 15 de enero de 1958, como Oficial Alumno, donde se hizo acreedor a gozar una beca para continuar sus estudios de aviación en los Estados Unidos de América, el 22 de mayo de 1959 se le extendió certificado de haber concluido el curso de Lenguaje (Inglés) por el Comando de entrenamiento de Lackland AFB. Texas; pasando después a Graham AFB, en el Estado de Florida, donde obtuvo el Título de Piloto Aviador Militar, extendido por el Departamento de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, de América, el 5 de marzo de 1960, por haber terminado satisfactoriamente sus estudios. El 5 de agosto de 1964, partió a los Estados Unidos de América, donde efectuó el curso de Piloto de Helicópteros en Stead AFB. Nevada, habiéndosele extendido con fecha 18 de marzo de 1965, el Diploma correspondiente que certifica haber terminado satisfactoriamente, el curso de Piloto de Helicópteros.

Coronel Piloto Aviador Federico Fuentes Corado.

Realizó el Curso de Piloto de Helicópteros propulsados a turbina en Fort Benning, Georgia, Estados Unidos de América, en septiembre de 1967. Por haber terminado satisfactoriamente el Curso de "Instructor de Avionetas", el Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, le extendió el Diploma correspondiente, el 14 de septiembre de 1962. El Comandante de la FAG, le extendió Diploma de "Instructor de AT-6", por haber llenado los requisitos establecidos, el 14 de septiembre de 1962. Diploma de "Piloto de Combate en Aviones F-51", conferido por el Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, el 14 de septiembre de 1962, por haber cumplido satisfactoriamente el curso que

establecen las regulaciones Aéreas. Diploma de Piloto de Transporte en Avión C-45, extendido por el Comandante de la FAG, el 14 de septiembre de 1964, por haber satisfecho los requisitos establecidos. Diploma de Paracaidista, otorgado el 14 de septiembre de 1962, por haber completado el curso respectivo. Diploma del Curso de Contra-Insurgencia, otorgado el 25 de febrero de 1966, por haber efectuado el curso respectivo. Por haber terminado satisfactoriamente el Curso Especial Fisiológico de Vuelo en la Cámara de Presión a 35,000 pies de altura, le fue extendido el certificado de entrenamiento correspondiente en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América el 11 de septiembre de 1967. Diploma del Curso de Transición al Helicóptero UH-1H extendido por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América Comando Sur, el 3 de febrero de 1968, por haber terminado con éxito el Curso de entrenamiento impartido.

*Ascensos*

Su promoción a los grados superiores se le otorgó por rigurosa escala, en las fechas que a continuación se detalla: a Subteniente, el 30 de diciembre de 1954; a Teniente, el 30 de septiembre de 1958; a Capitán, el 15 de mayo de 1962; a Mayor el 15 de marzo de 1965; a Teniente Coronel, el 15 de septiembre de 1968 y a Coronel el 15 de septiembre de 1971.

*Carrera Pública*

Comandante del 2º Pelotón de la 3ª Cía. de Fusileros en la 3ª Zona Militar, Jutiapa del 1º de enero al 30 de junio de 1955. Comandante del 3er. Pelotón de la Cía. de Policía Militar adscrita al Cuartel General de la Zona Central (Hoy Cuartel General de la Zona Militar General Justo Rufino Barrios), del 1º de julio de 1955 al 30 de noviembre de 1956. Comandante del Pelotón de Ametralladoras Pesadas de la Cía. de Armas Pesadas en la Primera Zona Militar con sede en Cobán, Alta Verapaz, del 1º de diciembre de 1956 al 15 de noviembre de 1957. Comandante del 5º Pelotón de la Cía. de Plana Mayor adscrita al Cuartel General de la Zona Militar Central, del 16 de noviembre de 1957 al 28 de febrero de 1958. Piloto Aviador de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de abril de 1960 al 30 de abril de 1965. Jefe de la Sección 2ª del Estado Mayor de la FAG (Inteligencia FAG), del 1º de mayo al 30 de septiembre de 1965. Piloto Aviador de la FAG, del 1º de octubre de 1965, al 31 de octubre de 1968. Comandante del Escuadrón de Rescate de la FAG, en unidades de Helicópteros. Subjefe de la Sección 3ª del Estado Mayor de la Fuerza Aérea (Operaciones FAG), del 1º de noviembre de 1968 al 8 de enero de 1969. Ejecutivo Táctico de la Fuerza Aérea Guatemalteca (3º en el Comando de la FAG), del 9 de enero de 1969 al 30 de junio de 1970. *Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, del 1º de julio de 1970, cargo que ejerce hasta la fecha.*

Ejerció las funciones de Subcomandante del Grupo Táctico Mixto con sede en el Aeródromo "Los Cipresales", del 24 de febrero al 5 de junio de 1968. Comandante interino del Grupo Táctico Mixto, del 18 de junio al 31 de julio de 1968. Miembro de la Patrulla Aérea de Rescate que operó sobre una área montañosa de Guatemala, tripulando un helicóptero H-19B, que evacuó el cadaver de un Oficial Americano, el 21 de abril de 1966, en cuya acción se distinguió. Comandante de un Helicóptero UH-1H de la Fuerza Aérea Guatemalteca, en misión de salvamento de un velero Americano en aguas del Pacífico, el 28 de marzo de 1969. Miembro de la Delegación que visitó el Estado de Israel presidida por el Jefe del Estado Mayor General del Ejército, del 10 al 29 de noviembre de 1970, en misión oficial del Gobierno de la República. Miembro de la Delegación de Guatemala, que asistió a la IX Conferencia Interamericana de Comandantes de Fuerzas Aéreas: CONJEFAMER, celebrada en Viña del Mar, República de Chile, en el mes de mayo de 1969, como Ayudante-Asesor. También representó a la FAG, en el *Simposium* de Fuerzas Aéreas celebrado en Eglin AFB, Florida, donde disertó sobre el tema: "Uso de los Helicópteros en Operaciones de Contra-Insurgencia". Representante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, en la IX Pre-Plan celebrada en la Base Aérea de Albrook, Zona del Canal de Panamá, en 1968. Miembro de la Delegación de Guatemala en la V Reunión Extraordinaria del Consejo de Defensa Centroamericana celebrada en la ciudad de Guatemala, del 10 al 12 de abril de 1969.

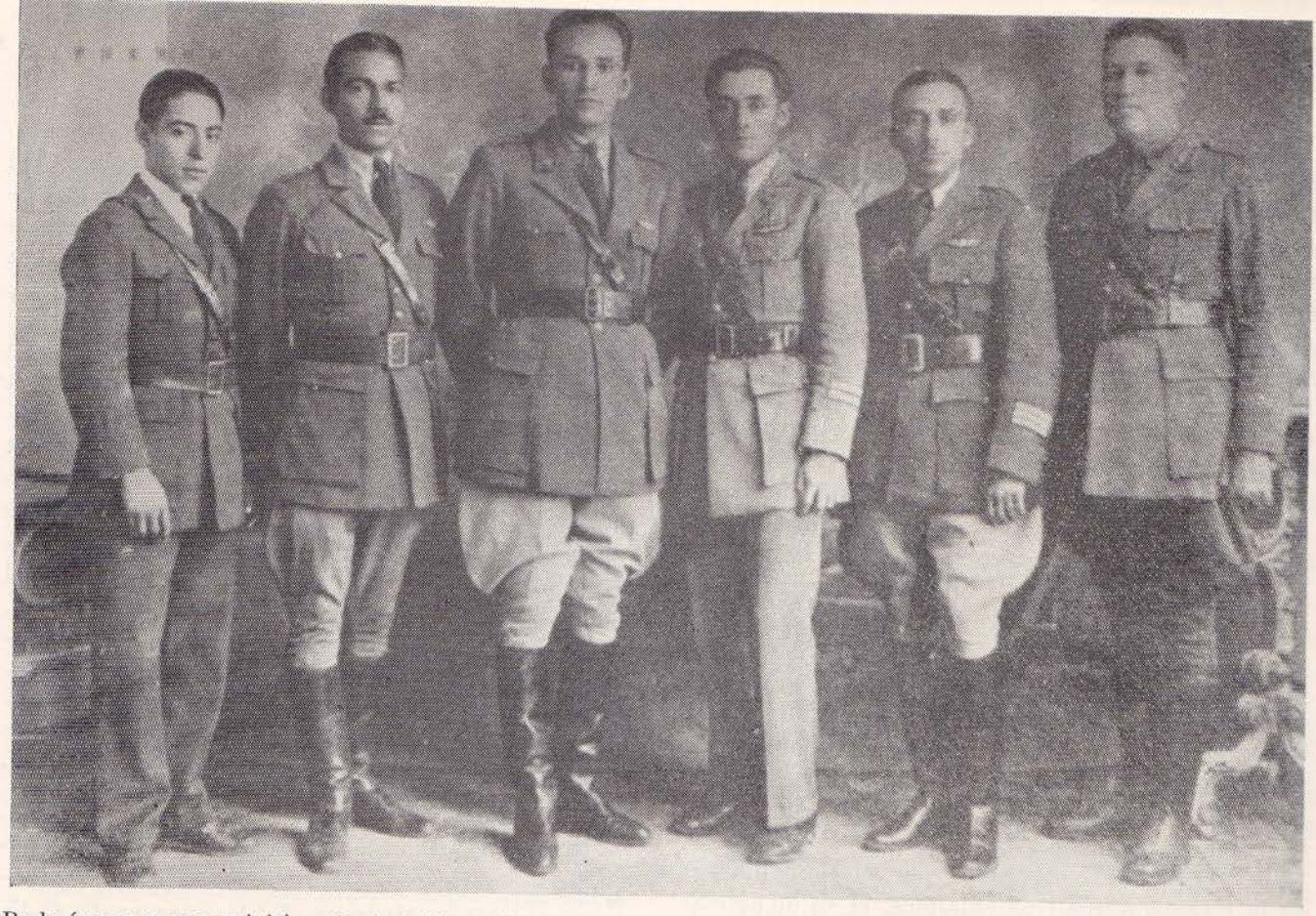
*Distinciones*

Diploma de Mérito, conferido por la Primera Zona Militar con sede en Cobán, Alta Verapaz, el 22 de diciembre de 1956, por haber clasificado

en el 3er. lugar en el concurso de Tiro con pistola calibre 9 mm. Citación en Orden General número 2075 de fecha 26 de septiembre de 1957, en reconocimiento a su lealtad y fiel cumplimiento a sus deberes militares. Diploma de "Maestro", en aterrizajes forzados otorgado por la Comandancia de la FAG, el 10 de diciembre de 1961, por su actuación y punteo alcanzado en el concurso efectuado en los meses de octubre y noviembre de ese año (1961). Citación Presidencial publicada en la Orden General número 2891, de fecha 30 de junio de 1962, por su lealtad y patriotismo demostrados en la emergencia de enero a mayo de ese año. Medalla de la Legión de Mérito, en el grado de Legionario otorgada por el Presidente de los Estados Unidos de América, el 22 de septiembre de 1966, en reconocimiento a su actuación excepcionalmente meritoria volando voluntariamente un Helicóptero H-19B, sobre una área montañosa de Guatemala como miembro de una patrulla aérea de rescate, para evacuar el cadáver de un oficial americano. Alas y Diploma de Piloto "Experto", otorgados por el Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, el 14 de agosto de 1967, por llenar los requisitos que establece el Decreto Gubernativo número 412. Certificado de la Compañía de Helicópteros Bell, otorgado el 16 de marzo de 1969, por ser piloto de la Primera Producción de Helicópteros a Turbina. Citación en Orden General número 80-69, publicada el 15 de noviembre de 1969, en que se le confiere "Estrella de Plata", por su empeño, dedicación e ingenio en la concepción, proyección y confección de material de guerra, que complementa la eficiencia combativa de la Fuerza Aérea Guatemalteca. Diploma de "Gratitud", otorgado por la Liga Nacional contra el Cáncer, el 31 de enero de 1970, en reconocimiento a su altruista y efectiva labor desarrollada en beneficio de la lucha contra el cáncer. Medalla de Reconocimiento de la Fuerza Aérea Americana, con mención Honorífica, otorgada por el Departamento de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, el 7 de agosto de 1970, por su sobresaliente actuación el 28 de marzo de 1969, como Comandante de un Helicóptero UH-1H de la Fuerza Aérea Guatemalteca, al haber salvado a un velero de esa nacionalidad, gracias a su rápida decisión a su interés humanitario y a su pericia profesional. Diploma de Colegiado, otorgado por la Escuela Nacional de Fumigación Aérea de Guatemala, el 14 de agosto de 1969, por haber aprobado satisfactoriamente todos los requisitos de incorporación.

El Coronel Fuentes Corado, ha volado las siguientes aeronaves: Avionetas Cessa, Northamerican AT-6, Mustang F-51, Beechcraft C-45, Douglas C-47, Helicópteros H-19B, UH-1H, Ranger Bell, Douglas C-45 y Cessna A-37B.

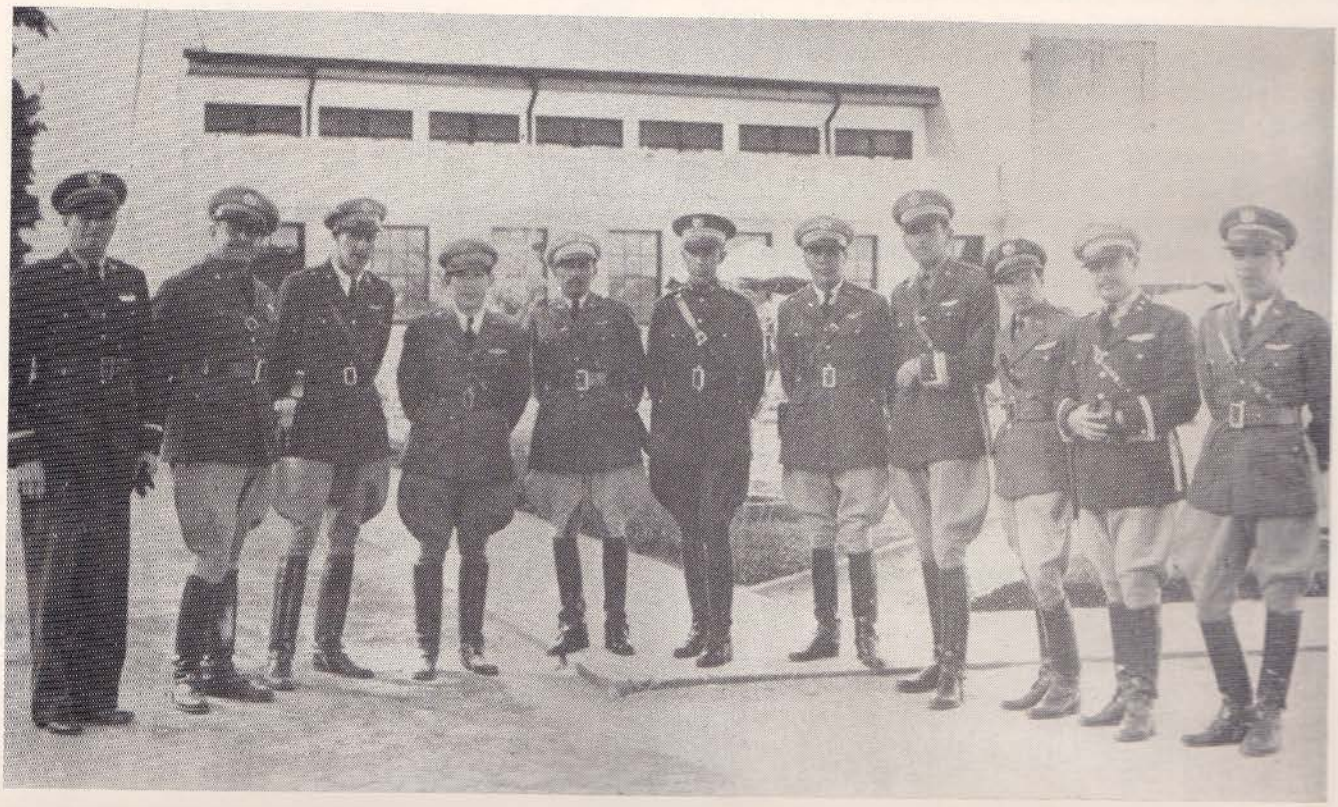
Está unido en matrimonio con la señora Alba Tejada de Fuentes, y tiene 3 hijos que responden a los nombres de: Anabella, Karim Judith y María Adela Denisse Fuentes Tejada.



De la época en que se iniciara la Aviación en Guatemala. Aparecen, de izquierda a derecha, los Capitanes Manuel G. Samayoa y Ricardo Rodas, Coroneles Miguel García Granados, Jacinto Rodríguez Díaz y Oscar Morales López, y Capitán Perfecto Flores. (1929.)

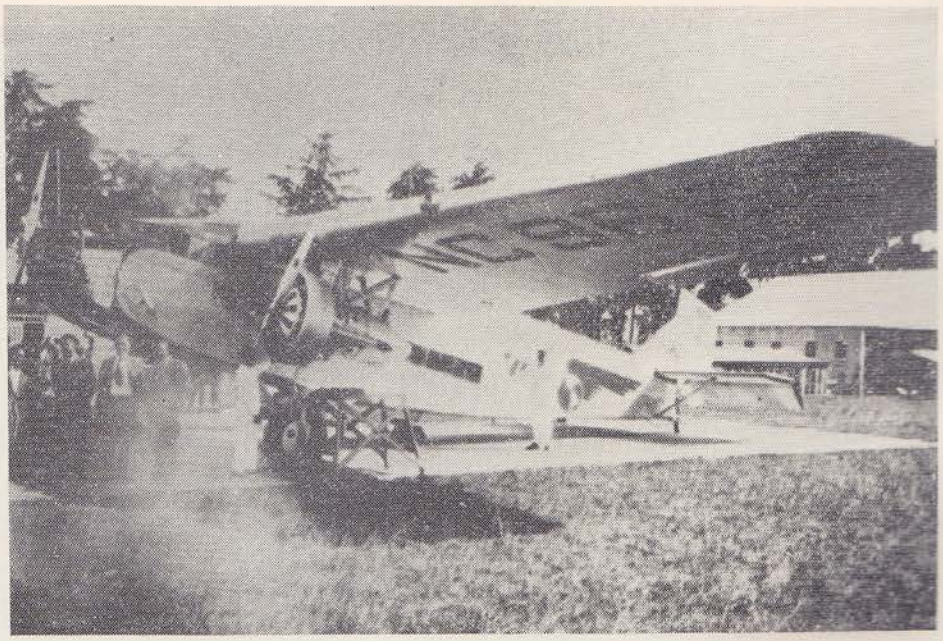
# Recuerdos del Pasado

De la época en que el General José Ovidio Sierra fuera el Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar, posan, en el orden de costumbre: Subteniente Emilio Larrié, Subteniente Guillermo Rivas Cuadra (nicaragüense), Subteniente Arturo Altolaguirre Ubico, Capitán Gonzalo Yurrita Nova, Coronel Oscar Morales López, Coronel (entonces) José Ovidio Sierra, Jefe del Cuerpo (1935), Mayor Tomás M. Letona, Mayor Rodolfo C. Mendoza, Capitán Arturo Letona Batres, Capitán Ricardo Díaz Durán y Subteniente Santiago Tizón.



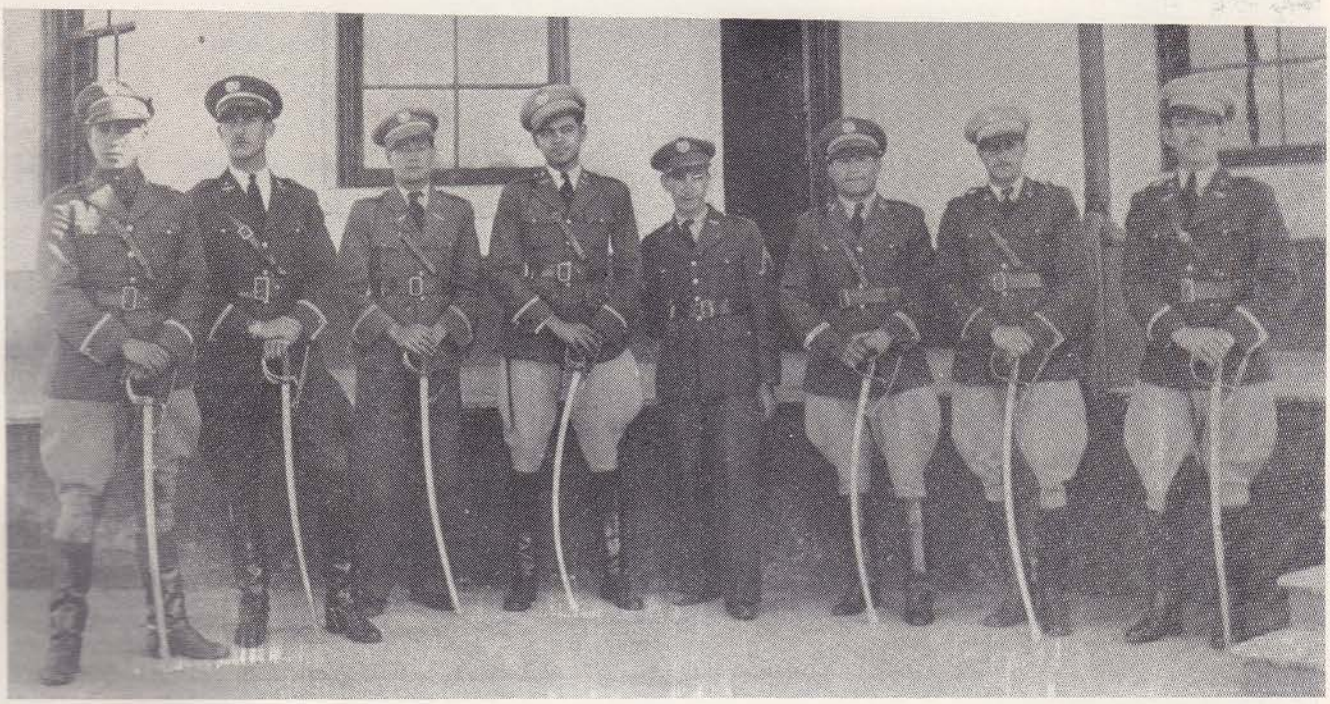
# Ido Tempore

Teniente Dante Nannini, en el histórico avión Bleriot, en el año 1913, que fue el primer avión que tuvo Guatemala.



Avión trimotor Ford, con que la Compañía Pan American World Airways inició sus vuelos en el área centroamericana, en la década de 1930.

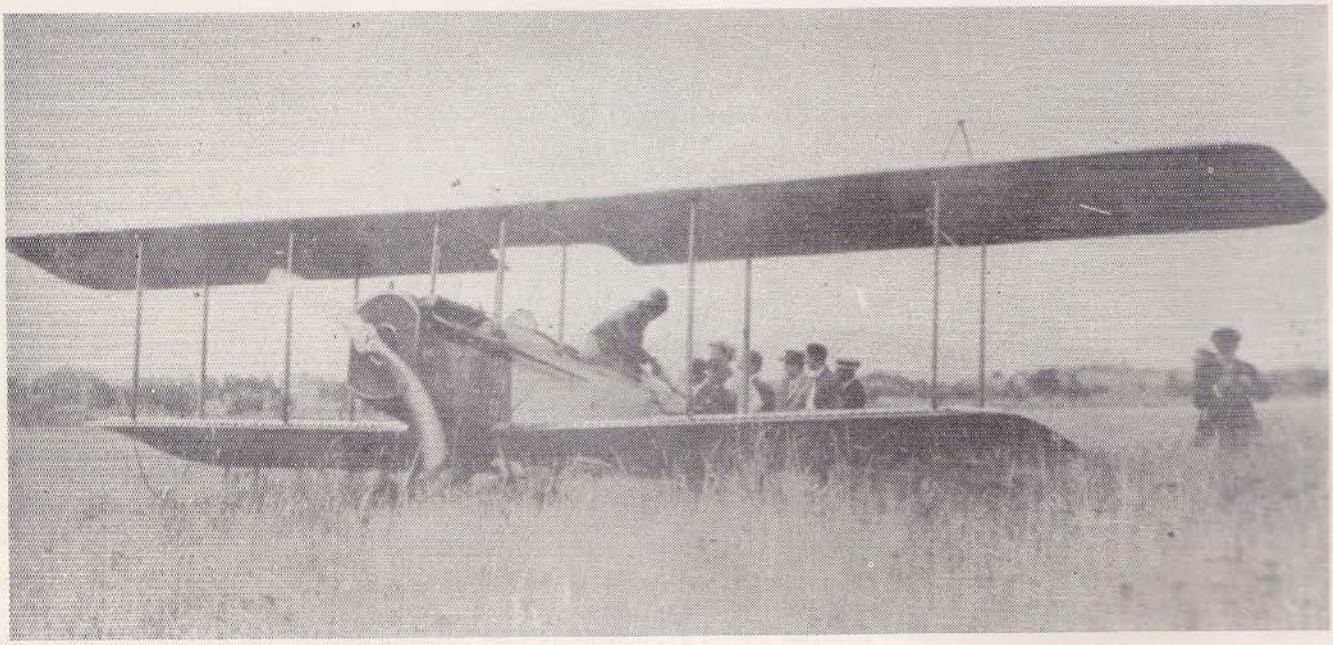
En esta fotografía, de izquierda a derecha, en primera fila: Mayores Arturo y Tomás Letona; segunda fila: Teniente Nicolás de León, Subteniente Guillermo Rivas Cuadra (nicaragüense), Coroneles Oscar Morales López y Enrique L. Valladares; y en la tercera fila: Mayores Francisco Jerez Ovalle y Rodolfo C. Mendoza.



Una de las primeras promociones graduadas en la Escuela de Aviación Militar. De izquierda a derecha: Subtenientes Marco A. Vargas, Francisco Cosenza, Carlos Palomo, Miguel Angel Ponciano, Sargento José Angel Escobar, Teniente Humberto Fernández, Subteniente Marco Asturias Sobral y Subteniente José González Batres. (El Subteniente Ponciano pertenece a la promoción anterior.)

# Recuerdos del Ayer

Avión francés Breguet, en que hicieron su vuelo de Buena Voluntad los pilotos españoles Mungesser y Coli, el año de 1929. De uniforme, el recordado Coronel Ricardo Rodas (*El Chato*); sobre el ala, el Coronel José Luis Lemus Ramis, cuando sólo era un infante.



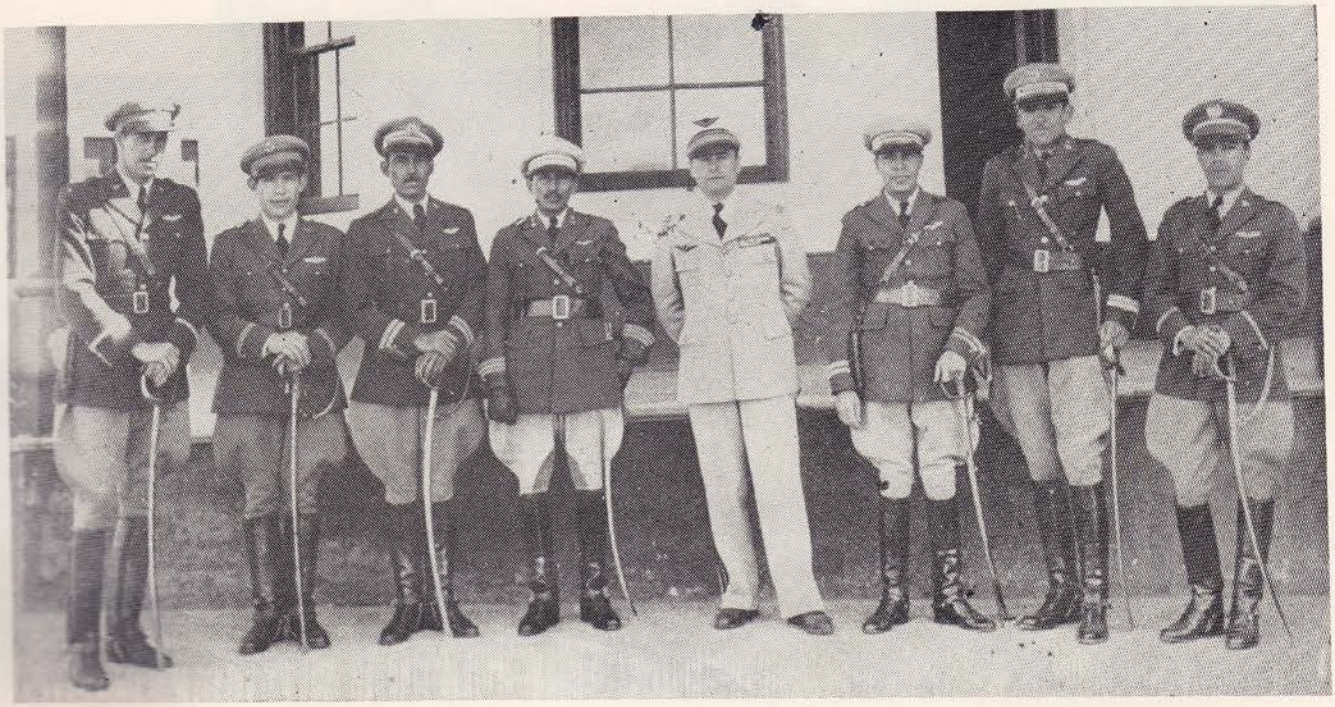
Este es el primer avión salvadoreño que visitó Guatemala en el año de 1922 y fue tripulado por el Capitán Humberto Averle.

Del año 1930. Frente al memorable Waco "Quetzal", de izquierda a derecha: Teniente Arturo Letona, Coronel Enrique C. Valladares, Mayor Tomás Letona, Coronel Oscar Morales López y Mayores Ricardo Rodas, Rodolfo C. Mendoza y Juan B. Laylle.

En la gráfica, que evoca tiempos pasados, los pilotos aviadores Gustavo Adolfo Girón, Jorge Ruiz Mendoza y Salvador (*Chato*) Cóbar.

Los Capitanes Tomás Letona y Ricardo Rodas, en Kelly, San Antonio Texas, Estados Unidos de América. Al centro, el Piloto Aviador alemán, Capitán Gere von Massow, el 26 de junio de 1931.

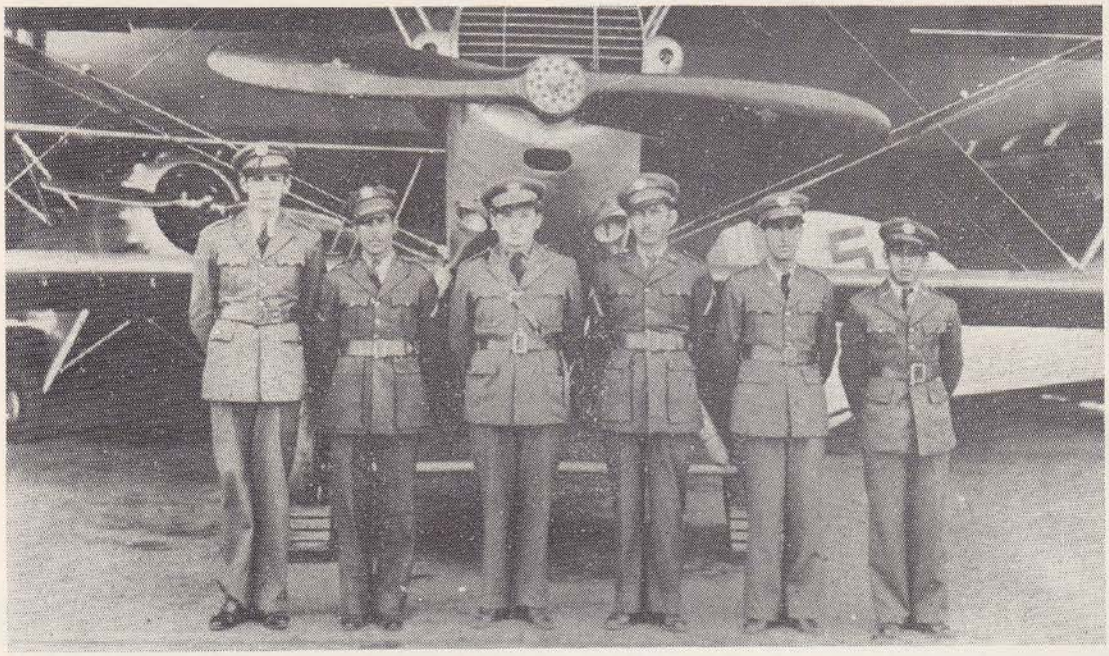
Frente a un avión Potez, un grupo de pilotos y mecánicos, en la década de 1930 a 1940.



De izquierda a derecha: Subteniente Arturo Altolaguirre Ubico, Teniente Gonzalo Yurrita Nova, Mayor Ricardo Rodas, Coronel Oscar Morales López, Coronel Henry Massot, Instructor General de Aviación (francés), Teniente Coronel Tomás M. Letona, Mayor Rodolfo Mendoza y Subteniente Santiago Tizón. (Año 1935.)

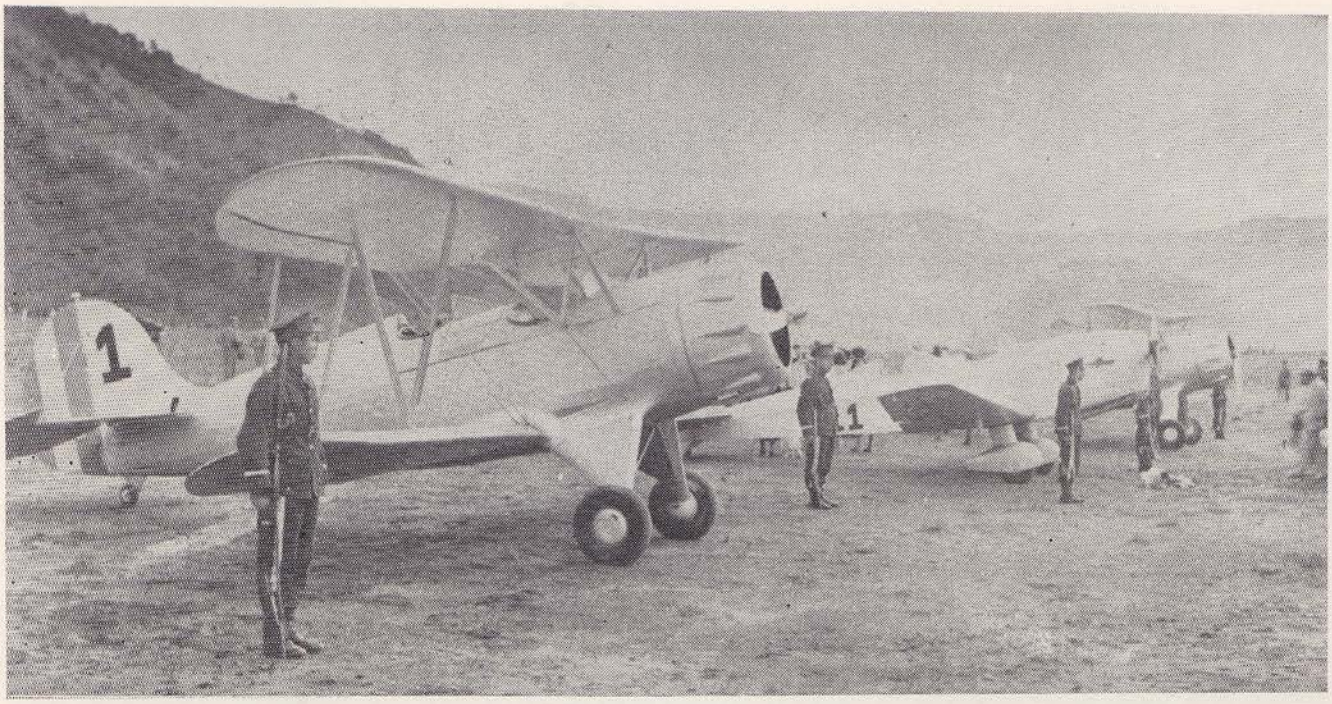
Esta gráfica que aparentemente no tiene mayor importancia, marca etapas históricas en la vida de la FAG, en cuanto al material que ha tenido a su servicio. A la izquierda, un avión Caudron Bengali, al centro un Spartan y a la derecha un Morane Saunier.

En esta gráfica aparece un grupo del Personal de Mantenimiento, frente a un avión Potez; al centro, bajo el avión, el Capitán Luis A. Girón, Jefe de Mantenimiento y más tarde Jefe de la Fuerza Aérea Guatemalteca. En primer término, jóvenes aspirantes a Mecánicos de Aviación.

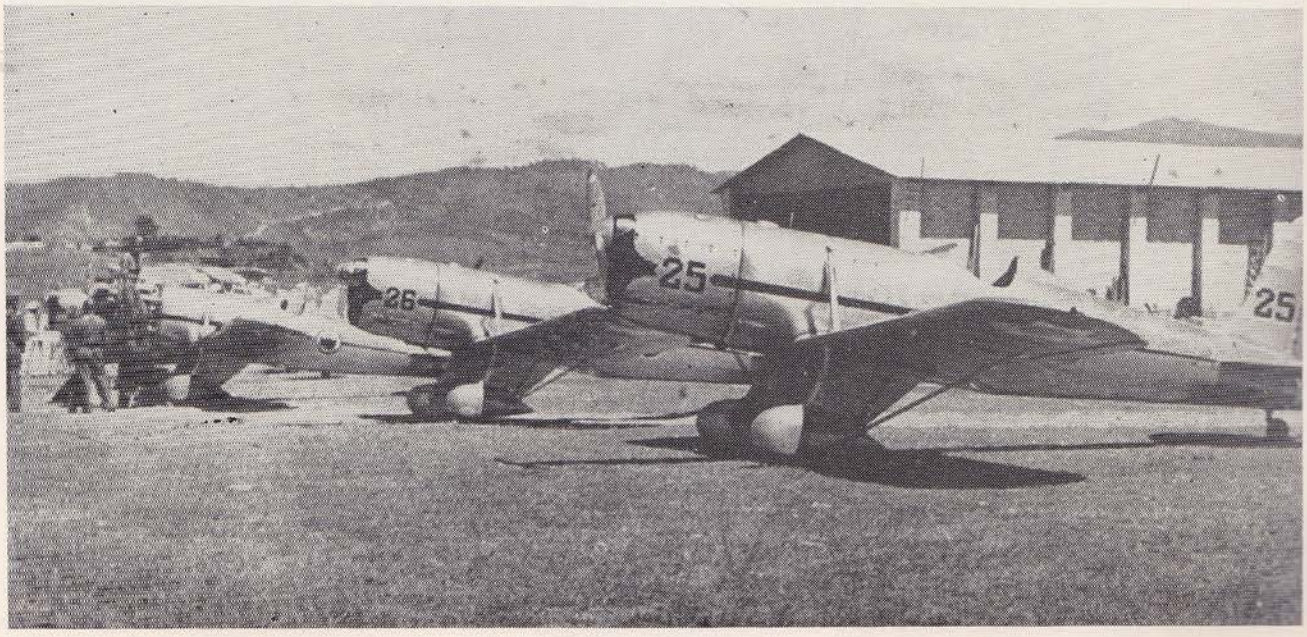


Frente a un avión Potez, posan miembros del Personal de Mantenimiento. De izquierda a derecha: Mecánicos Ricardo Mendoza, Enrique Luna, Capitán Luis A. Girón, Jefe de Mantenimiento, Manuel Ovando, Humberto López de León y Samuel Pérez. Año 1935.

Con su Plana Mayor, sentado, a la izquierda, el Coronel José Ovidio Sierra, Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar; a su lado, el Coronel Henry Massot (francés), Instructor General de Aviación. Parados, de izquierda a derecha: Subteniente Guillermo Rivas Cuadra (nicaragüense), Subayudante, Sargento José Angel Escobar y Capitán P. A. Ricardo Díaz Durán, Ayudante del Cuerpo.




De la inauguración del Campo de Aviación de San Marcos, bautizado con el nombre de Campo de "La Unión", el 10 de noviembre de 1936. Aviones Waco en la línea de vuelo. Nótese la vigilancia ejercida.

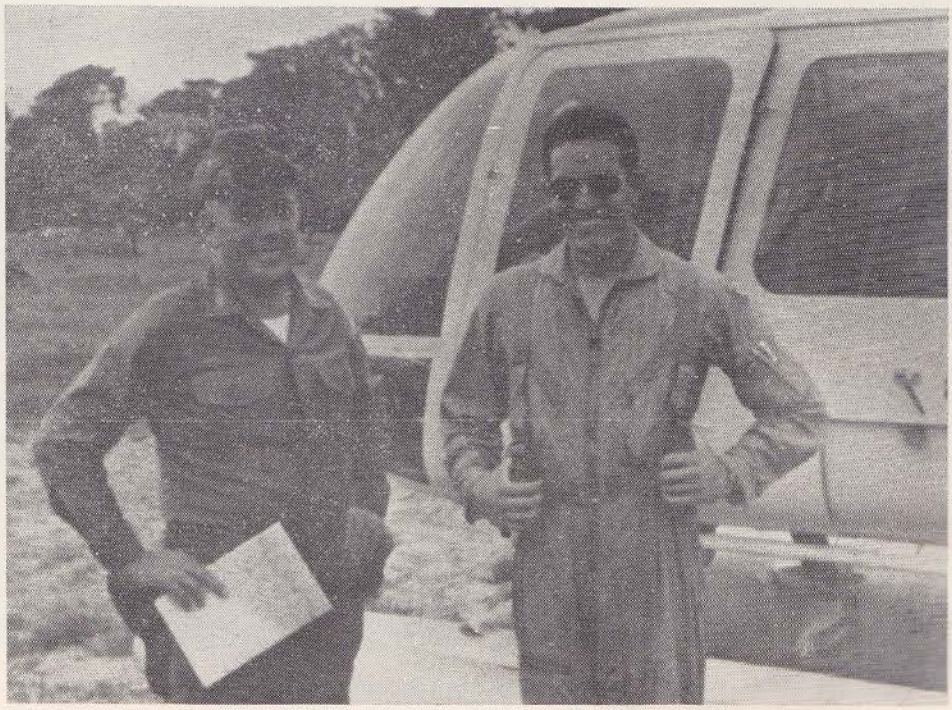



Aviones Ryan STM en la línea de vuelo, en el Campo de Toncontín, Tegucigalpa, Honduras, en ocasión del vuelo realizado por un Escuadrón Aéreo a Centro América, febrero de 1939.

# Haciendo Historia

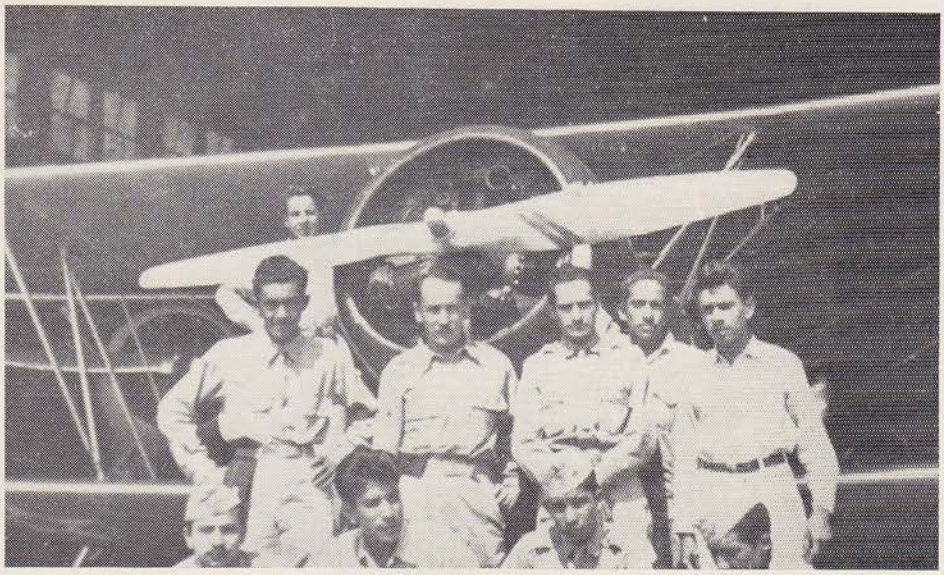
Del rescate de las víctimas del accidente en que perdieron la vida el Teniente P. A. Factor Méndez y el doctor Martínez Palma, el 11 de octubre de 1949, en la finca "Terranova".—Junto a los restos de la cabina donde se encontró el cadáver del infortunado piloto —segundo de izquierda a derecha—, el mecánico Crescencio Reyes; le siguen, el Capitán José Luis Lemus R., Teniente Enrique de León, Capitán Manuel O. Zea Carrascosa, y encuclillas el desaparecido enfermero Atanasio Gómez (*Nachito*), de grato recuerdo.

Excomandantes invitados por el Coronel Manuel O. Zea Carrascosa, Comandante de la FAG, el 10 de diciembre de 1964. De izquierda a derecha, Coroneles Arturo Altolaguirre Ubico, Miguel Angel Ponciano, Miguel García Granados, Manuel O. Zea Carrascosa, Rodolfo Mendoza Azurdia, Arturo Guirola Batres, Luis Urrutia de León y José Luis Lemus Ramis.



La Fuerza Aérea Guatemalteca ha desempeñado misiones docentes en otras Fuerzas Aéreas hermanas. En la gráfica, el General Omar Torrijos, Comandante de la Guardia Nacional de Panamá, acompañado del Capitán Héctor A. Rosales Salaverría, de la FAG, cuando cumplía este tipo de misión en la Fuerza Aérea Panameña. La FAG ha entrenado dos grupos de pilotos y aerotécnicos bolivianos en F-51 y uno de salvadoreños en el mismo avión.

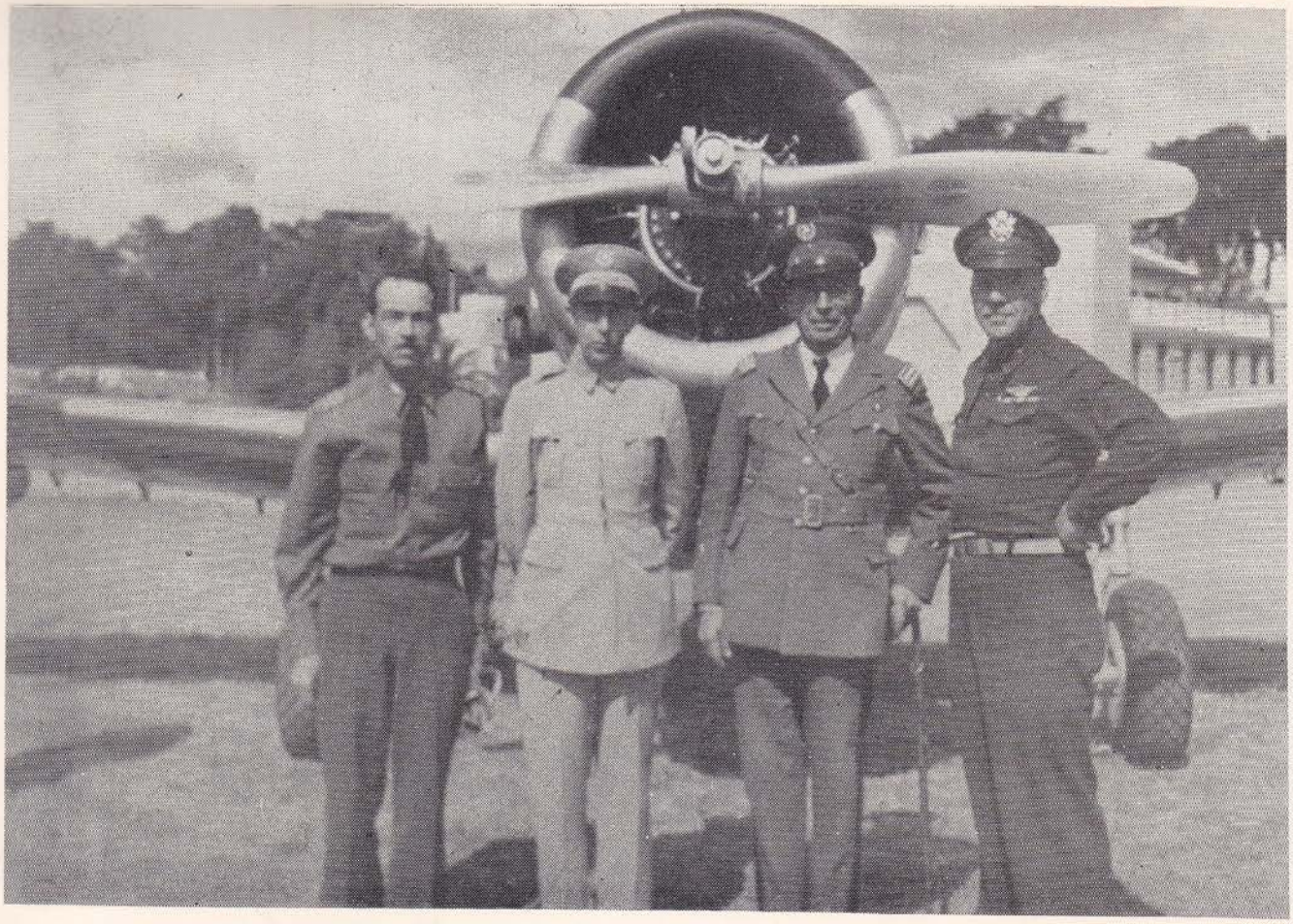
Frente a un Waco, de pie, los entonces alumnos Subtenientes Marco Asturias Sobral, Marco A. Vargas A., Coronel Massot (Instructor de Aviación), Miguel Angel Ponciano y José González Batres. En primera fila, Subtenientes Francisco Cosenza Gálvez y Carlos Palomo H., Teniente Humberto Fernández Izaguirre y Sargento José Angel Escobar.



Los hombres que hacen posible la navegabilidad de las naves trabajando en su mantenimiento, son los aerotécnicos. En la gráfica reconocemos, de izquierda a derecha y de pie, a Guillermo Gaitán, Julio Bonilla y Miguel Angel Quinteros, y en primera fila, en el mismo orden, a José Albert Juárez y Juan A. Castellanos.

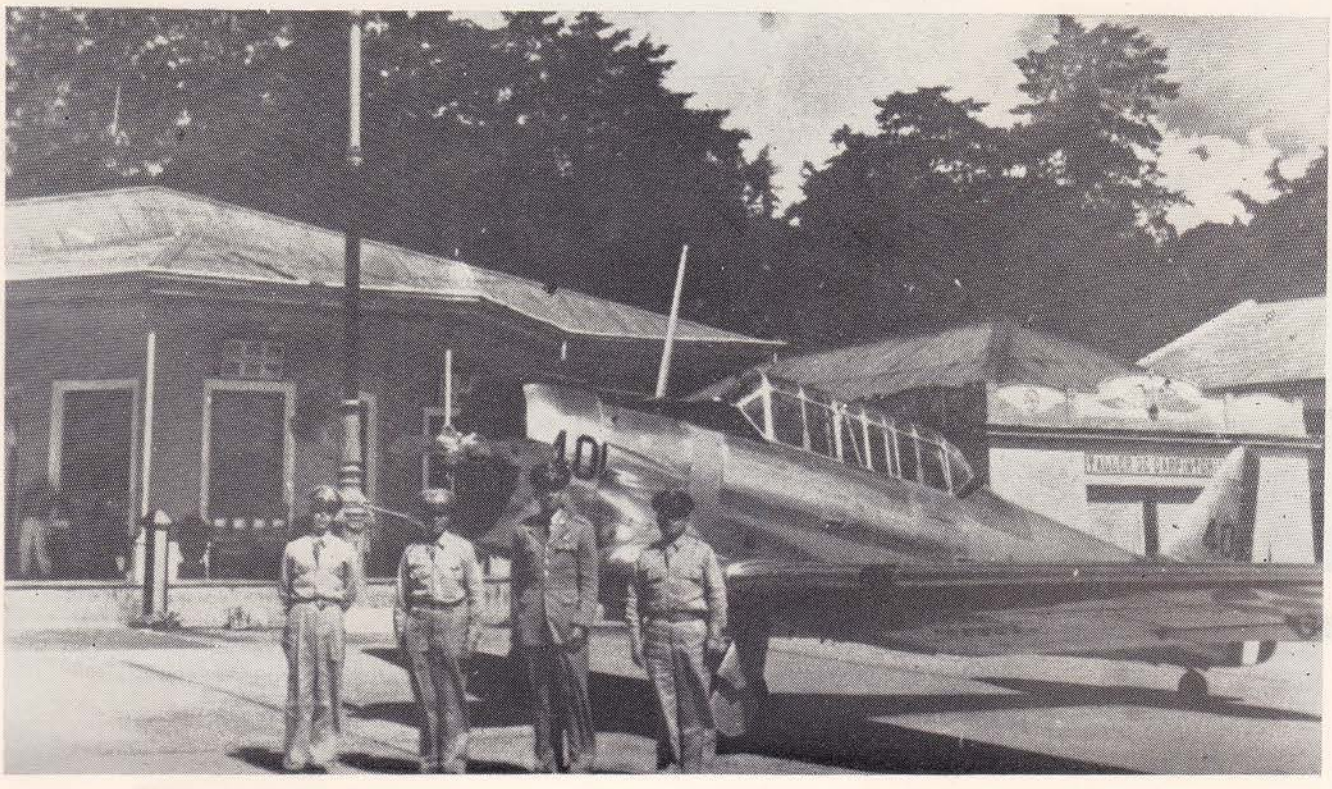
Patrulla de rescate en la operación "Raxón", que comandara el Mayor Manuel O. Zea Carrascosa (con gorra), foto tomada en Las Vegas, Teculután, Zacapa, en mayo de 1956.

Un pelotón de aerotécnicos desfilando frente al Palacio Nacional el día de la Patria, el 15 de septiembre de 1964.

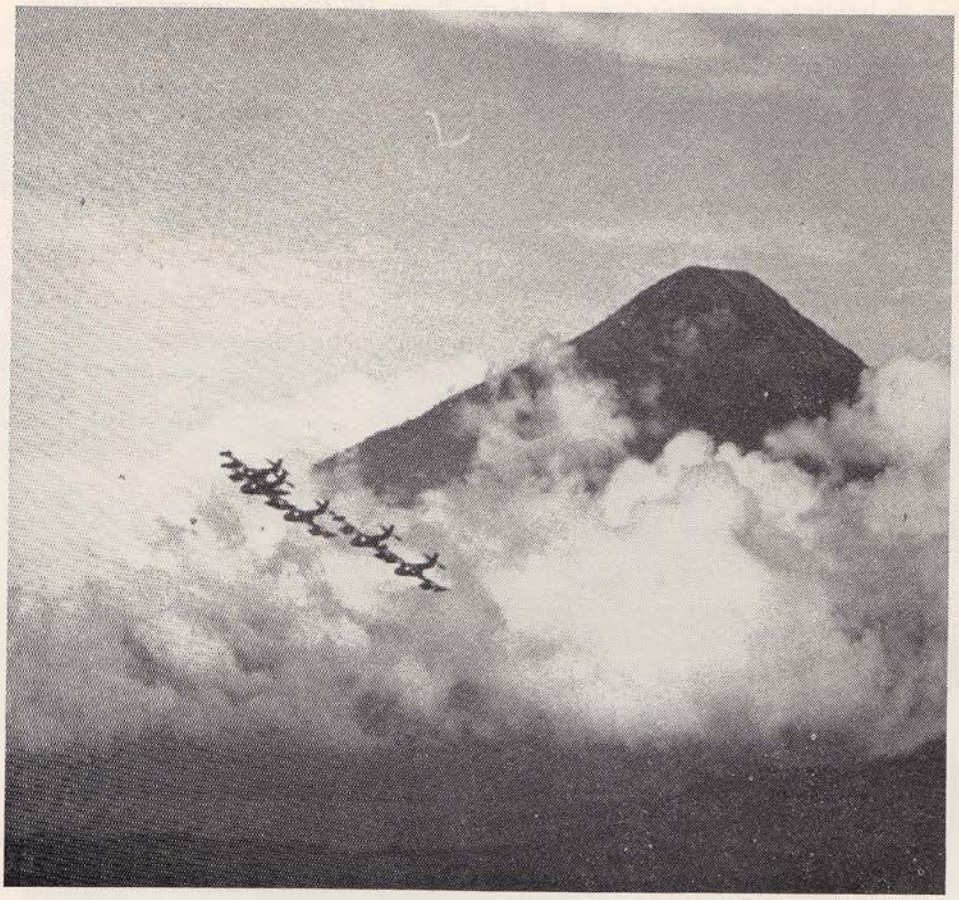


Frente a un avión Bultee BT-15, posan, de izquierda a derecha: Coronel Ricardo Rodas (*El Chato*), General José Ovidio Sierra, Jefe del Cuerpo de Aeronáutica Militar; General Rafael Aldana, Jefe del Estado Mayor del Ejército y el Instructor americano Teniente Charles Montgomery, en mayo de 1944, cuando llegaron estos aviones.

A principios de 1945, cuando arribaron los primeros aviones North American AT-6, frente a uno de ellos: Subteniente Carlos Jaramillo, Subayudante del Cuerpo; Coroneles Tomás Letona y Rodolfo Mendoza, Subjefe y Jefe de la FAG., y el Teniente Coronel Luis A. Girón, Jefe de Mantenimiento.



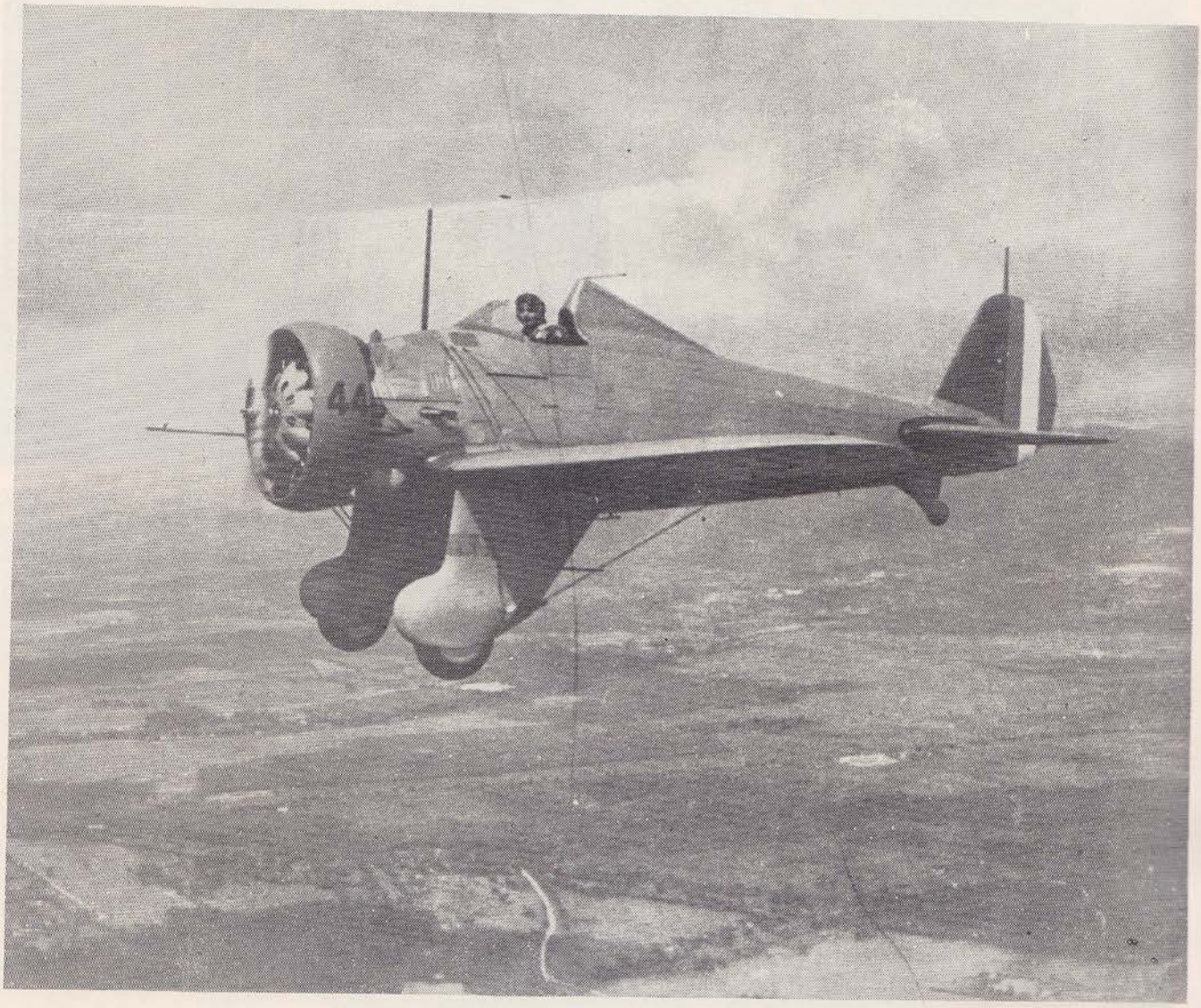
El célebre avión Waco, de los recordados personajes Pancho López y Pecos Bill, caracterizados por el Subteniente Jaime Ortega, sobre el ala y el Capitán René Sarmiento, en los controles; que deleitaron al pueblo de Guatemala, haciendo peligrosas maniobras acrobáticas el 1º de diciembre de 1955.



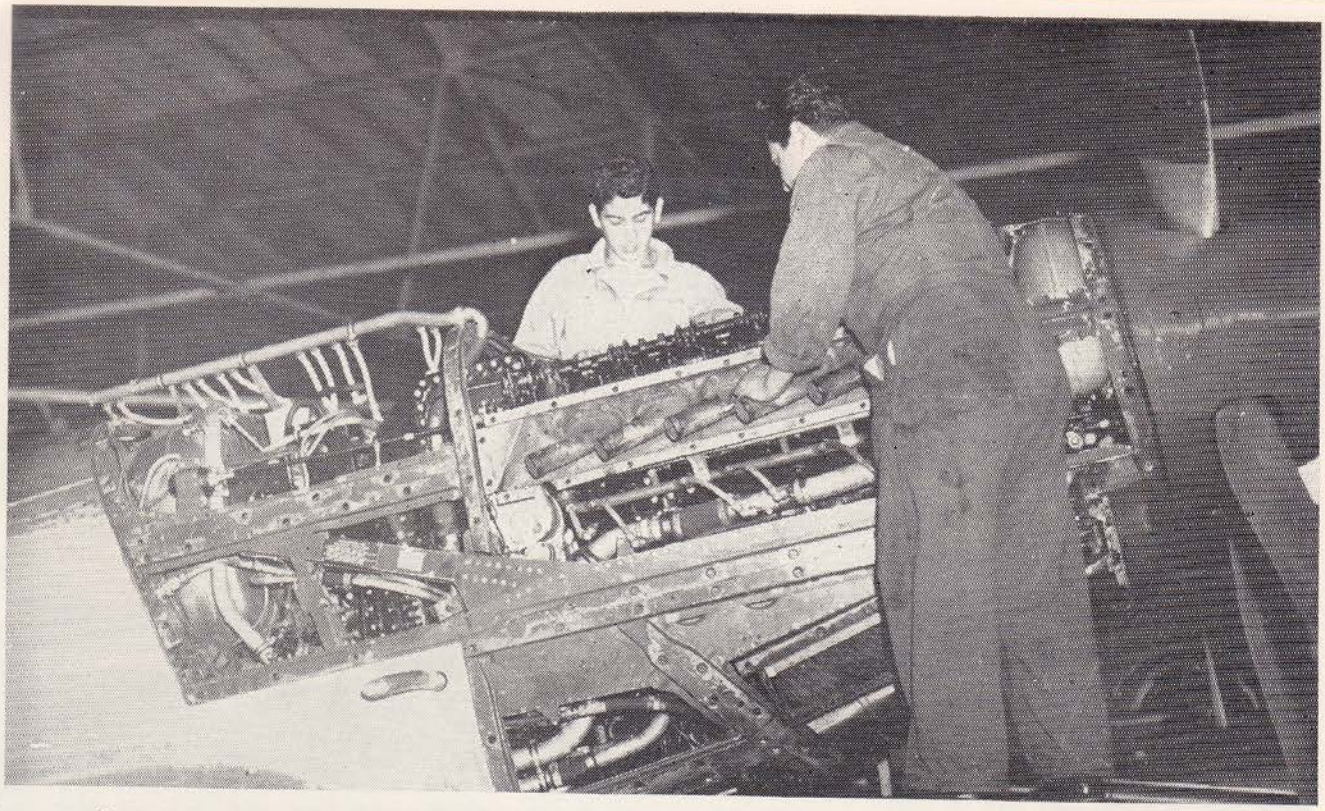
Escuadrilla de aviones A-37B, haciendo un viraje. Al fondo el volcán de Agua.

Frente a un antiguo avión Waco vemos, en el orden acostumbrado, a los Tenientes Alberto Posadas, Alfredo Niederheitman, Coronel Henry Massot, Instructor de Aviación y Tenientes Jorge Ruiz Mendoza y Julio Archila.

Detrás de un *Stearman*, en primer término, al centro, Mayor P. A. Marco A. Vargas con un grupo de alumnos; a su izquierda, el Teniente Doroteo Monterroso, y a la derecha, alumno Guillermo Mendoza. De pie, en el mismo orden, Tenientes Gerardín Mazariegos, Julio Morales, Julio Gálvez y Capitán Luis Urrutia. 1946.

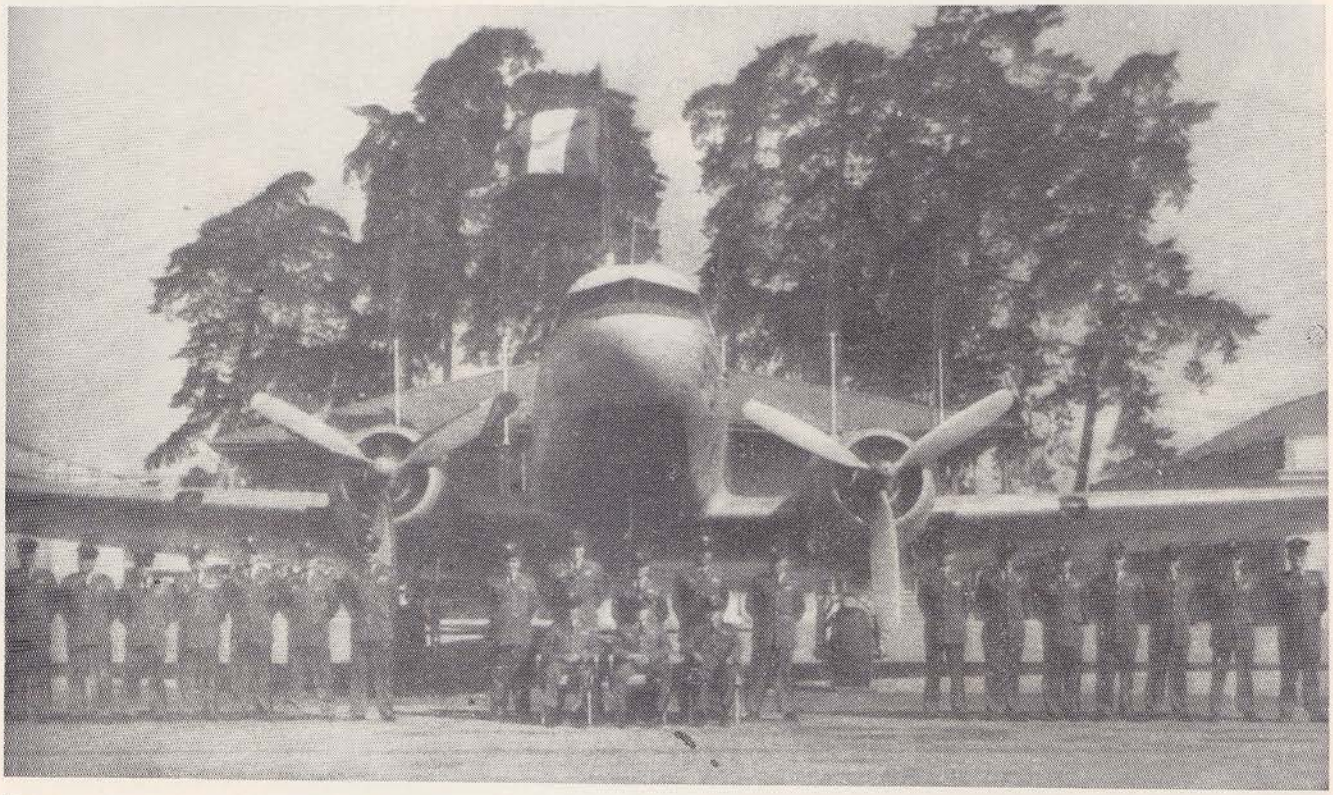


Avión Boing P-26, primer caza empleado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América en la Segunda Guerra Mundial; estuvo al servicio de la Aviación de Caza Guatemalteca de 1943 a 1955. En la cabina, el Mayor P. A. José Luis Lemus Ramis.



Los aerotécnicos Luis Urquizú y Alberto Juárez, trabajando en el motor de un avión Mustang F-51, en el año de 1955.

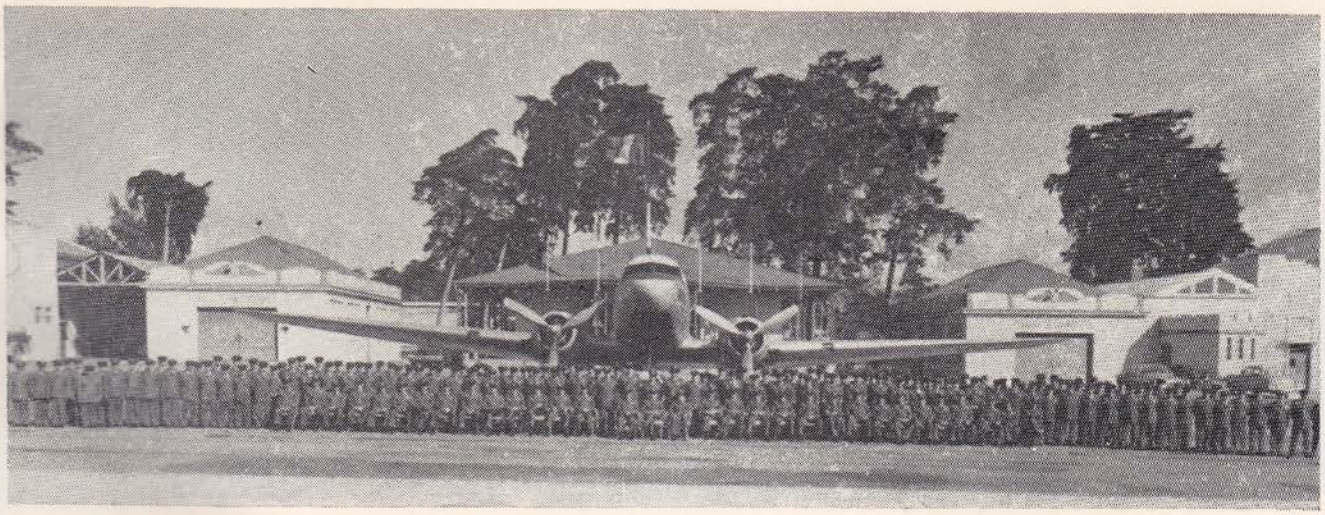
Grupo de aerotécnicos en una de las aulas, el 9 de marzo de 1971, recibiendo el curso de Simplificación de Trabajo, impartido por el CENDAP. De izquierda a derecha: Roberto Alarcón, Oscar Medina, Luis Cáceres, Héctor Pérez, Carlos Aguilar, Luis Felipe Herrera y Roberto Calderón.



Al centro, sentados, de izquierda a derecha: Coronel Rubén Zuchini, Vicecomandante; Coronel Manuel O. Zea Carrascosa, Comandante de la FAG; Coronel Alfonso Girón Beteta, III Comandante. Atrás, de pie: los Jefes de Sección del Estado Mayor Aéreo; a los lados, Comandantes de Unidades Aéreas y Jefes de Dependencias, 1965.

La Banda de Música de la FAG participando en un acto oficial. 1964.

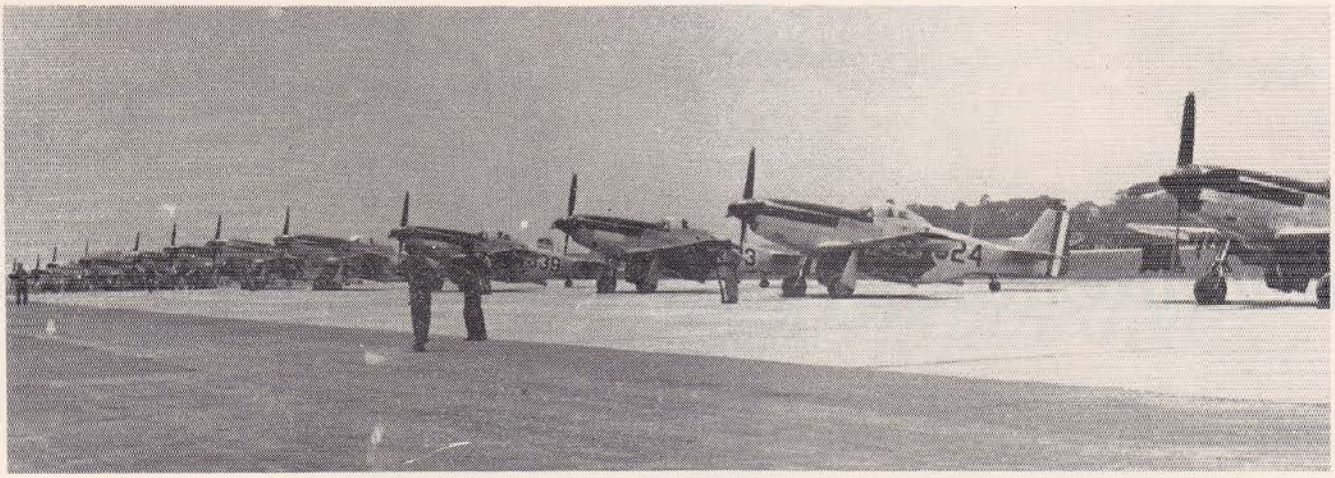
Grupo de Pilotos Aviadores Civiles cuando recibían entrenamiento para integrar la Reserva Aérea; al frente el Coronel Arturo Altolaguirre Ubico, Comandante del Escuadrón. 1955.



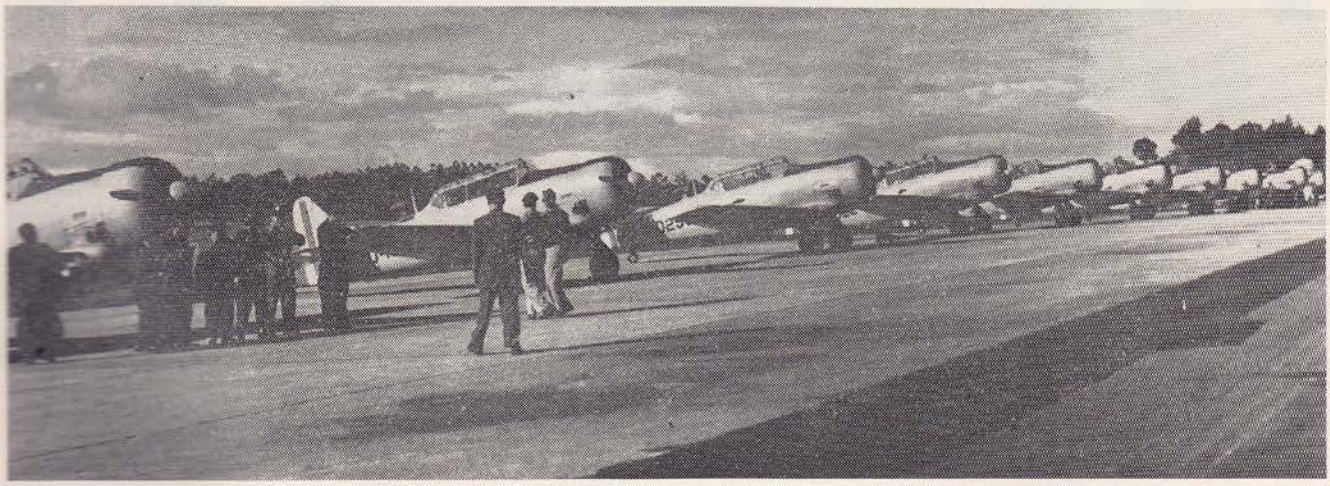
Vista general del personal, frente al Cuartel General de la Fuerza Aérea Guatemalteca. 1965.

Aviones Waco, en la línea de vuelo en la época en que éstos constituian el material de guerra volante de nuestra Aviación Militar, en el año de 1932.

Aviones Beechcraft AT-11 y C-45 en la línea de vuelo en el año 1952.

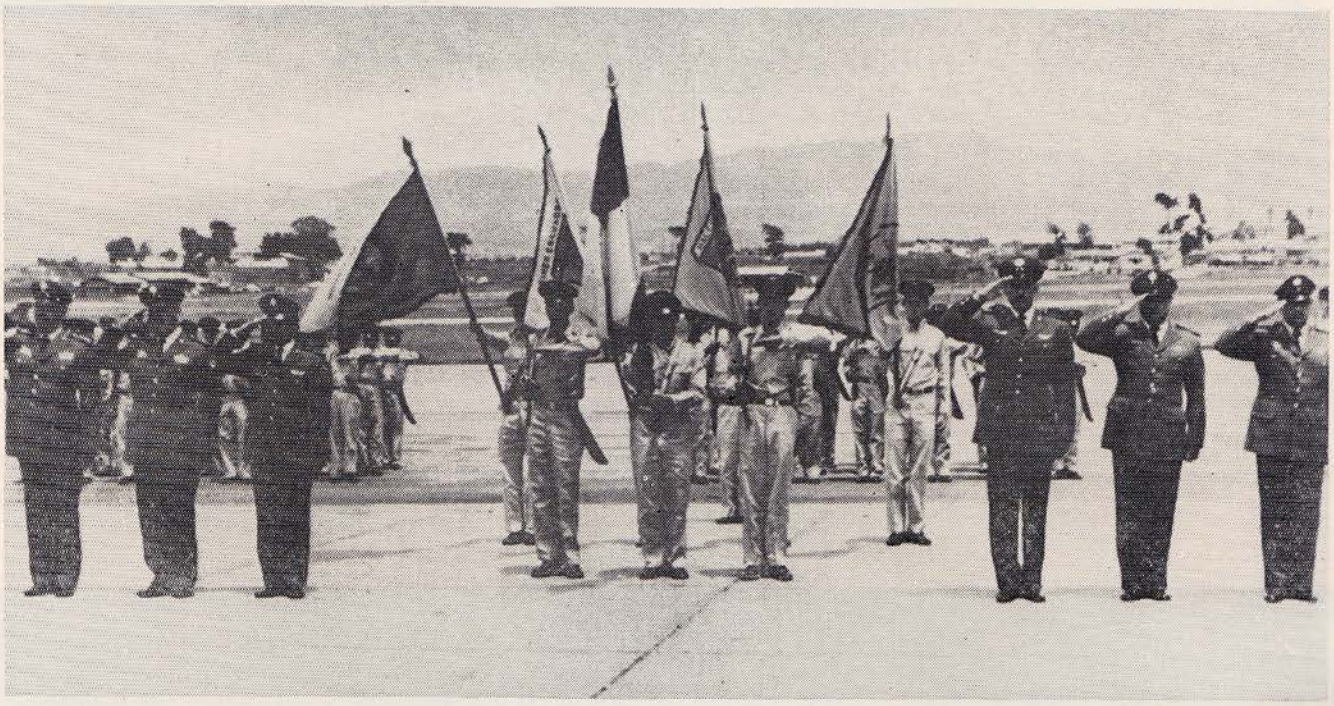


Aviones Mustang F-51, en la línea de vuelo año 1955.



En la línea de vuelo, aviones Northamerican AT-6, año de 1958.

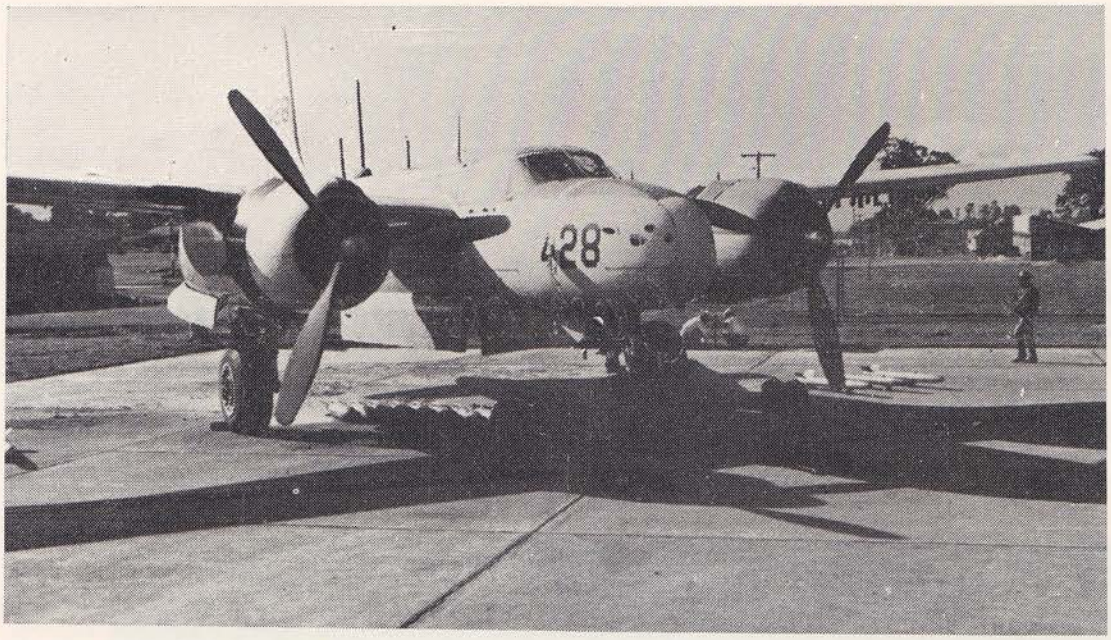
# Abanderamiento de Unidades Aéreas



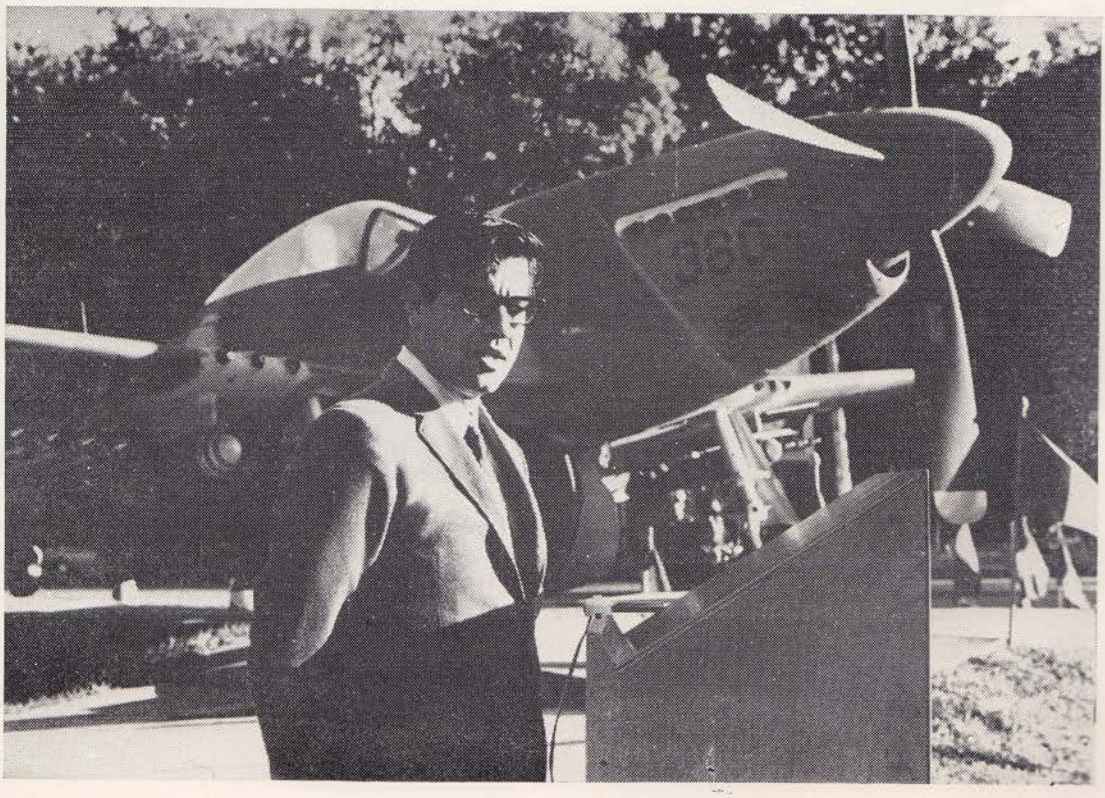
De la entrega de estandartes a los Escuadrones Aéreos Mixtos "Gavilanes", "Halcones" y "Cuervos", en el año de 1961. Escoltando los estandartes aparecen, a la izquierda, los Coroneles Adolfo Búcaro Moreira y Carlos Marroquín y Teniente Coronel Rubén Zuchini Paiz, y a la derecha, el Teniente Coronel Raúl Alvarez Beltetón y Mayores César Alfredo Balconi Reyes y René Bustamante Escobedo.

# De la Epoca Contemporánea

Cadetes de la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala) rinden homenaje en el cincuentenario de la Aviación Guatemalteca, 1921-1971. Frente al avión Mustang F-51, al pie del cual está la leyenda que dice: "A los hombres y las máquinas que surcan los cielos de la Patria libre".




Avión bombardero B-26, preparándolo para el cumplimiento de una misión. Año 1959.



El licenciado Manuel Colom Argueta, Alcalde de la ciudad de Guatemala, pronunciando las palabras de ritual, con motivo de la inauguración del Monumento a la Aviación, en la avenida del mismo nombre, en cuya realización la Alcaldía tuvo importante participación. Diciembre de 1970.

En la fotografía, de izquierda a derecha: los paracaidistas Victoriano Cruz, Desiderio Martínez López, Capitán René Cuéllar, Capitán Plinio Grazioso, Eduardo García Gutiérrez y Mardoqueo López, del Pelotón de Salvamento y Rescate de la FAG, quienes lanzándose en paracaídas efectuaron el rescate de los tripulantes de un avión B-18, que sufrió un accidente el 8 de febrero de 1958, en la selva de Alta Verapaz.

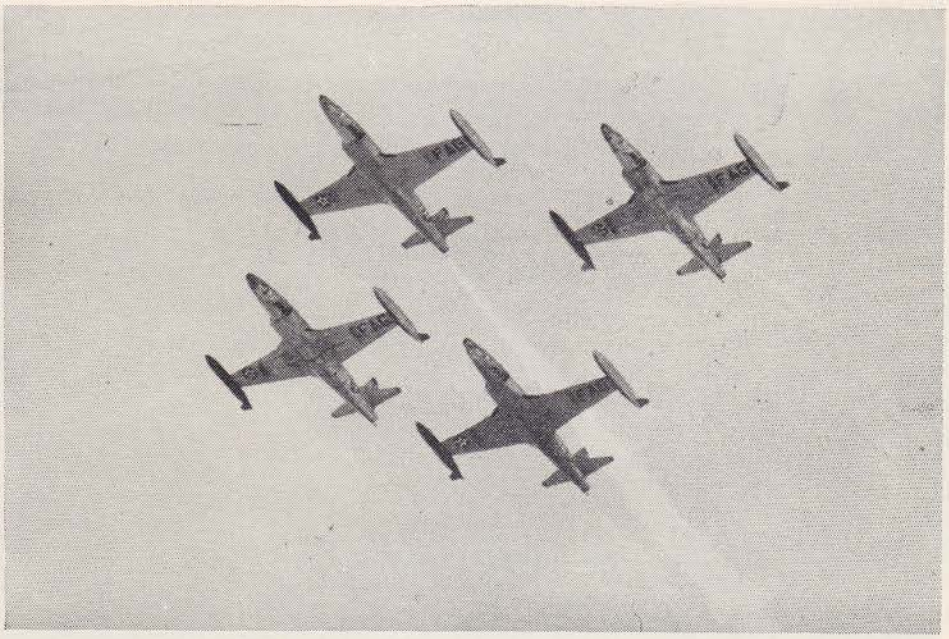
# Misión de Salvamento y Rescate

El entonces Subteniente Plinio Alfredo Grazioso, con equipo completo de paracaidista. (Año de 1948.)

# Del Pasado y del Presente

La gráfica captada el año 1951, reproduce un grupo de pilotos y alumnos. En primer término, orden acostumbrado: Teniente René Sarmiento, Mayor Fernando Juárez y Tenientes Carlos Gutiérrez y Julio Salles. De pie: Mayor Carlos Marroquín, Teniente Manuel de J. Girón, Mayores Alberto Villagrán, Adolfo Búcaro y Enrique Pérez, Capitán José Angel Escobar y Teniente Rodolfo Fuentes.

Reorganizado el Escuadrón de Transporte, el Comandante del mismo, Mayor Jorge Haroldo Barahona, posa con el grupo de aerotécnicos que atiende el mantenimiento de la unidad, acompañados de su pequeña madrina. 1971.



Escuadrilla de aviones T-33, surcando el espacio en perfecta formación. Grupo acrobático "Quetzales", año 1964.

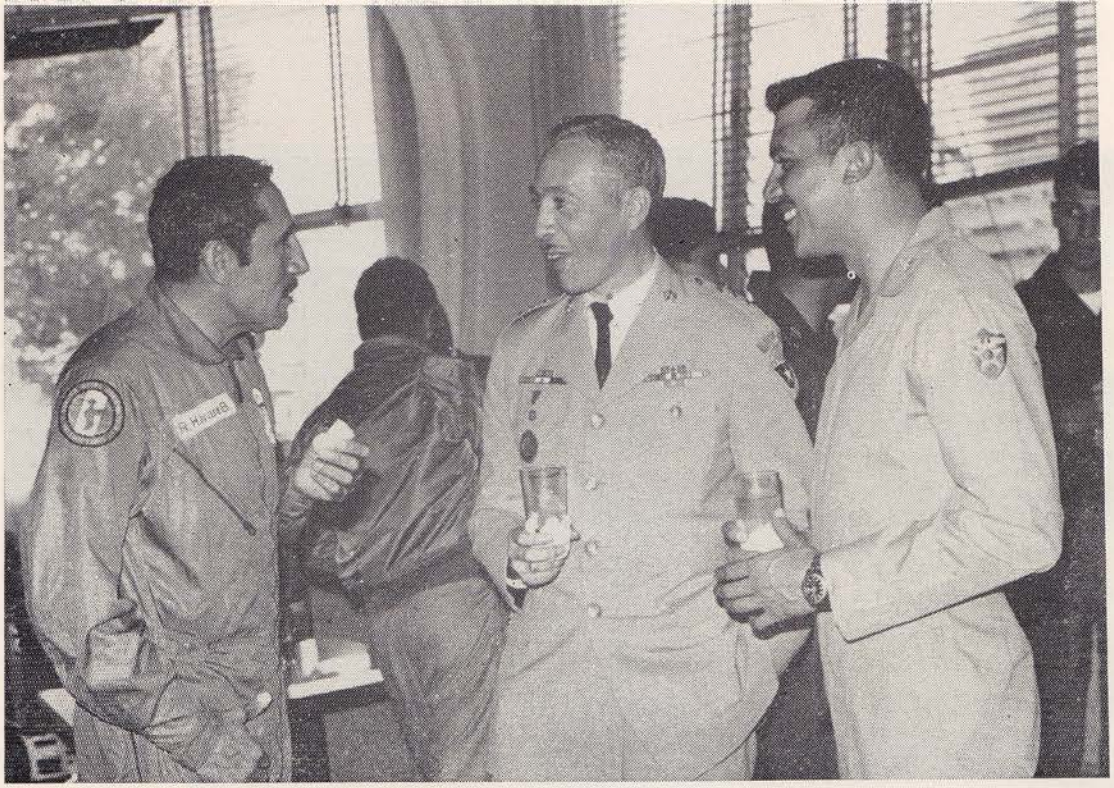
Formación de aviones Cessna A-37B, en pleno vuelo. Año 1971.

Formación de helicópteros, sobrevolando la pista del Aeropuerto Internacional "La Aurora", año de 1971.

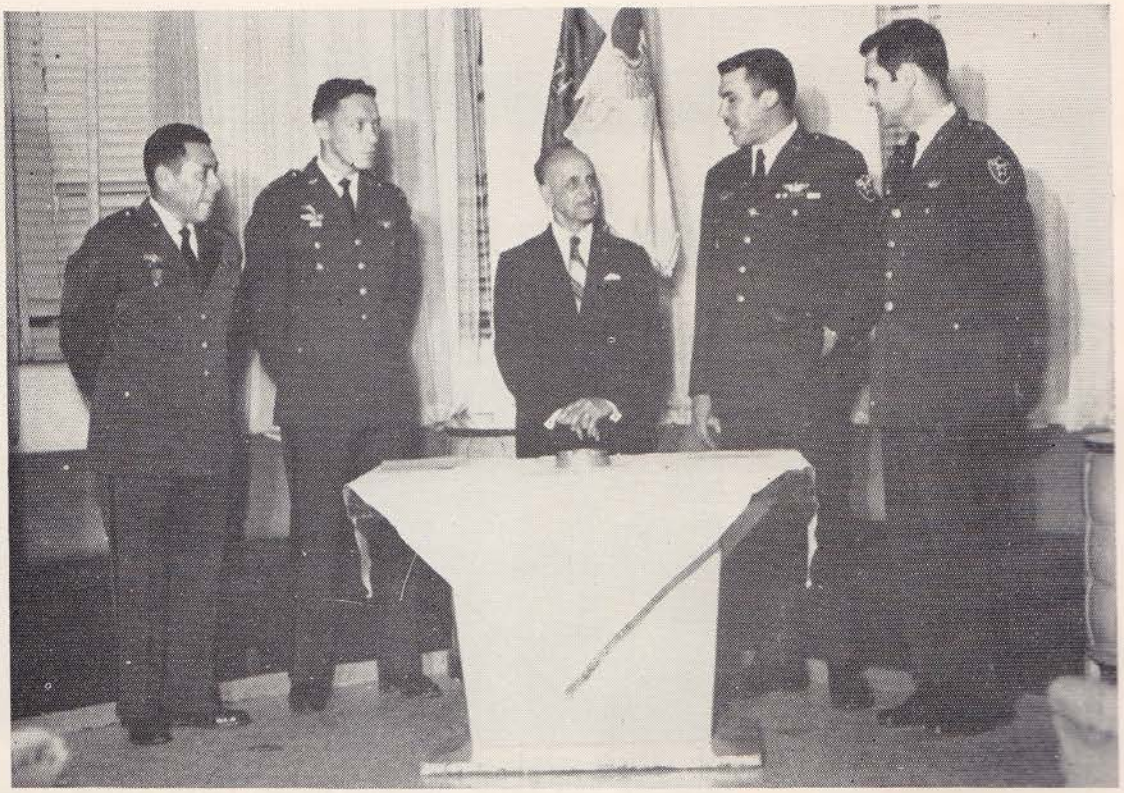
Aviones A-37B volando sobre la ciudad de Guatemala el día de la Independencia —15 de septiembre de 1971—, mientras un helicóptero UH-1H patrulla el área del Campo de Marte.

Vista parcial de una Unidad de carros blindados del Agrupamiento Táctico de Seguridad de la Fuerza Aérea Guatemalteca (Escuadrón de Seguridad de Base).

Foto captada cuando se remolcaba un avión AT-11. Posan los aerotécnicos: Marciano Castañeda, Luis Laylle, Guillermo Gaitán, Carlos Archila, Francisco Custodio, persona no identificada, Carlos Marckward y Ricardo (Cayo) Mendoza.



El entonces Coronel Kjell Laugerud, Jefe del Estado Mayor General, conversando con los Tenientes Coroneles Luis Federico Fuentes Corado, Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, y Raúl Alvarez Beltetón.



El Teniente Alfredo de Jesús Sandoval (al centro), es homenajeado en ocasión de su retiro de la FAG.

El Presidente y Vicepresidente de la República, General Arana Osorio y Licenciado Cáceres Lehnhoff —de derecha a izquierda—, saludando a los Pilotos Aviadores en la línea de vuelo. Año 1971.

El General Leonel Vassaux Martínez, Ministro de la Defensa, conversando con los Comandantes de la FAG, Tenientes Coroneles Henry, Fuentes y Salazar, a principios del año 1971. Esta es una de las últimas fotografías en que aparece el malogrado aviador Danilo Henry.

# Los Deportes en la FAG

Equipo de Vólibol en plena acción.

El equipo de Fútbol posa especialmente para la Revista de la Fuerza Aérea, en su quincuagésimo aniversario.

Algunas de las integrantes del equipo de básquetbol "Alas Chapinas", en los días de su fundación.

# SINOPSIS HISTORICA DEL EQUIPO DE BASQUETBOL FEMENINO "ALAS CHAPINAS"

En el año 1963, surgió a la vida el equipo de básquetbol femenino "Alas Chapinas", bajo los auspicios del Coronel P. A. Manuel Octavio Zea Carrascosa, entonces Comandante de la FAG. Todo empezó un día en que un grupo de señoritas llegó en solicitud de ayuda para organizar un conjunto deportivo, encabezándolas la Sra. María Luisa G. de Rodríguez, madre de varias de las jugadoras. El Coronel Zea decidió apoyarlas y ellas quisieron que al equipo se le diera un nombre que tuviera relación con la FAG y fue así como se le bautizó con el de "Alas Chapinas". Su primer patrocinador fue el Coronel Zea y el General de Brigada Doroteo Monterroso Miranda continuó esa labor en bien de la juventud, labor que continúa con el decidido apoyo del actual Comandante Coronel Luis Federico Fuentes Corado.

"Alas Chapinas" quedó integrado en aquella época por las siguientes jugadoras: señora María Luisa G. de Rodríguez, Capitana; María del Carmen Rodríguez G., María Esther Rodríguez G., Leddy Salazar, Irma Noemy Burgos, Blanca Judith de León, Berta Lidia Chacón, María Rivas, Griselda del Pinal, Esperanza Alvarado, Regina Silva y Dora Alicia García.

La señora de Rodríguez es una gran deportista que con su ejemplo ha sabido imprimir dinamismo y espíritu combativo a sus integrantes y aún, actualmente, cuando ya es abuela, participa como elemento activo en las lides deportivas, juntamente con varias de sus hijas que ahora también son madres.

"Alas Chapinas" milita actualmente en la 2ª División donde ha defendido con entusiasmo, amor y coraje los colores de la FAG. Durante los 8 años que lleva de existencia ha conquistado en campeonatos, cuadrangulares y amistosos, 16 trofeos.

Este equipo se coronó campeón invicto en el campeonato recientemente finalizado en honor del extinto Teniente Coronel P. A. *Danilo Eugenio Henry Sánchez,* fallecido este año, que también fue un gran colaborador del equipo.

En la actualidad el cuadro deportivo de "Alas Chapinas", está formado por las siguientes jugadoras: María Luisa G. de Rodríguez, capitana del equipo; María del Carmen R. de González, María Esther R. de Lemus, Concepción Rodríguez, Clementina Rodríguez, Rosa E. Salam, Regina Silva, Berta Lidia Carrera Solares, Irma Francisca Borrayo; su entrenador señor Juan González Chub.

Y esperan llegar a representar en día no lejano a la FAG en la máxima división del deporte. Sea este el homenaje de la FAG a su fecunda labor.

El Instructor de TE KWON DO, señor Yong Duck Kim, imponiendo la cinta simbólica después del examen de promoción al Mayor Carlos Arana.

Grupo de alumnos de TE KWON DO (pilotos y aerotécnicos), prestando el juramento tradicional.

Luciendo uniforme de gala de la FAG, posan, de izquierda a derecha, los Pilotos Aviadores Teniente Julio Archila Peña, Capitán Antonio Rosales de León y Tenientes Jorge Ruiz Mendoza, Luis Enrique Secaira y Carlos Sarti Morales.

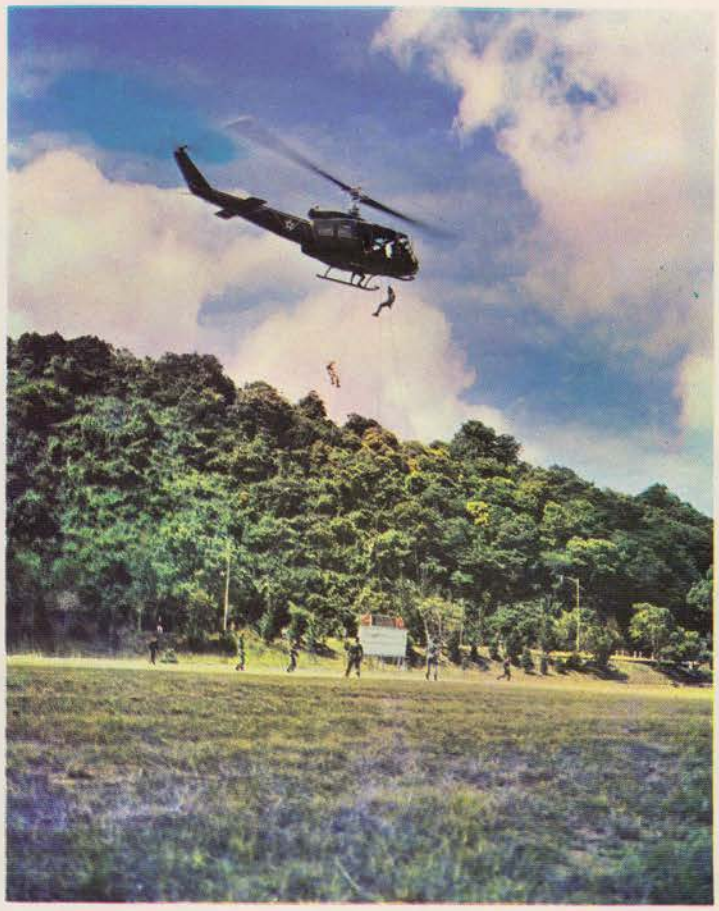
# Del Pasado y del Presente

Vista parcial del desarrollo de un acto cultural en el salón de actos de la FAG, en ocasión de celebrarse el I Centenario de la Revolución Liberal de 1871.

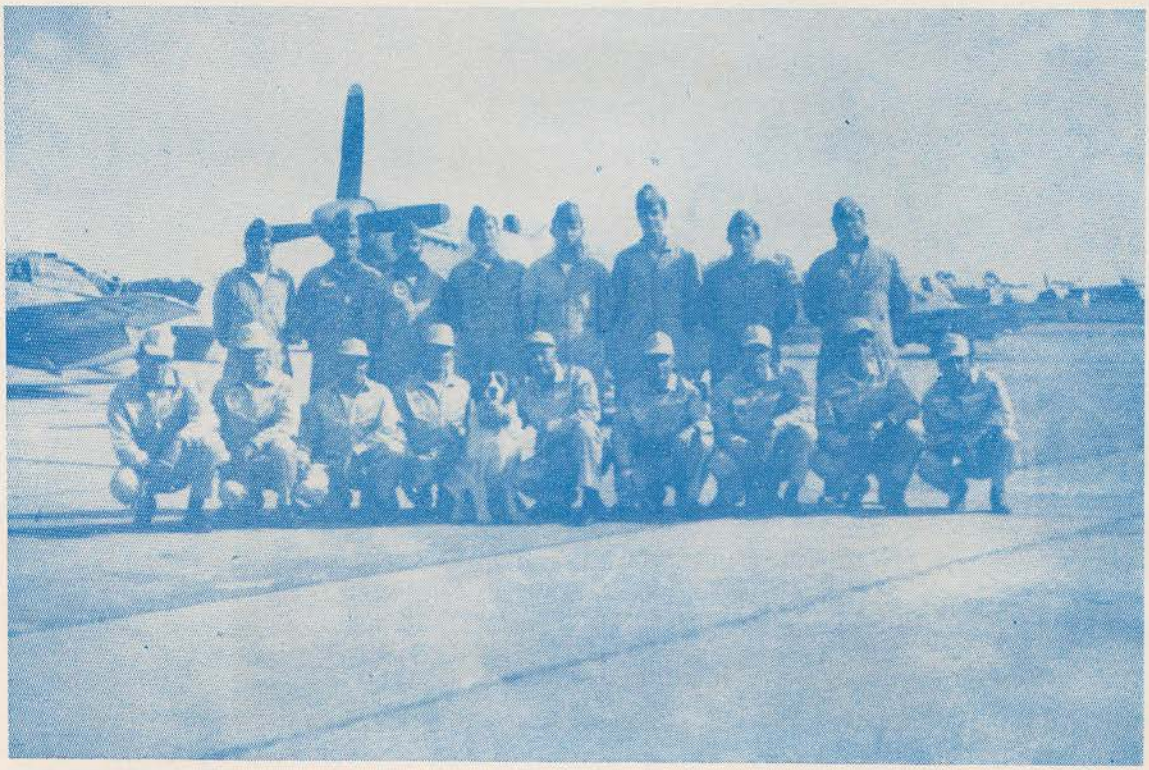
El General Kenneth O. Samborn, Comandante del Comando Sur de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América (USAFSO), entrega el Premio de Seguridad de Vuelo al entonces Teniente Coronel Luis Federico Fuentes Corado, Comandante de la FAG, con ocasión de su visita a Howard AFB, Zona del Canal de Panamá, en abril de 1971. Premio otorgado a la FAG por no haber tenido ningún accidente en el año anterior.

Bella formación de aviones F-51, vuela sobre un cielo festonado por lejanos cirros y desprendimientos de cúmulos.

Una escuadrilla de aviones Mustang F-51 en formación de "Rombo", surca el cielo apacible de la Patria, como atalaya de la paz.



Un helicóptero UH-1H efectúa prácticas de descenso para penetración de bosques, en áreas inaccesibles.



Un grupo de Pilotos y Aerotécnicos del Escuadrón de Caza en Aviones F-51. En primera fila, orden acostumbrado el personal de Mantenimiento con su perro-mascota. En segunda fila, mismo orden: Capitán Darío Valdés (q.e.p.d.), Capitanes Guillermo Ponciano y Arturo Alvarado Orozco, Teniente Francisco González, Capitán Francisco Cosenza Chacón, Teniente Luis Urrutia Fléfil y Mayores Fernando Castillo y Amado Morales Paiz (1971).

Un helicóptero UH-1H realiza un vuelo de observación cerca de la cúspide del Volcán de Fuego que entró en actividad en el mes de septiembre del año en curso (1971).

En la pista del Aeropuerto Internacional "La Aurora", un helicóptero UH-1H, levanta un jeep comprobando su potencia.

En el año 1965, siendo Comandante de la FAG, el Coronel Manuel Octavio Zea Carrascosa, fundó la Banda de Música de la Fuerza Aérea Guatemalteca, la que en varias ocasiones, participó en los desfiles cívico-militares en las calles de la ciudad capital y en algunos otros servicios de la propia Fuerza Aérea. La Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, ante gestiones hechas por el propio Coronel Zea, donó un lote de instrumentos musicales para integrar una Banca de Música, con treinta y seis ejecutantes. Un grupo de maestros en el arte musical, con residencia en la capital de Guatemala se prestaron con entusiasmo y buena voluntad a integrar el conjunto, el cual cobró vida, gracias a la partiipación de tan destacados elementos; desafortunadamente, las plazas no fueron autorizadas, siendo por lo tanto, imposible obtener los emolumentos para la paga de los Músicos.

En homenaje de reconocimiento a ellos, publicamos a continuación, los nombres de quienes integraron la Banda de Música de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

*Directores:*

Dionicio Arévalo
José Ernesto López A.

*Filarmónicos:*

Margarito González
Rosalío Cobián
Miguel de Paz
Domingo Lacayo
Aurelio Santizo
Alfredo Bumón C.
Pedro Efraín Molina
Margarito Dorantes
José Antonio Morales
Alberto Cruz Mejía
Antonio Grijalva
Ignacio Avendaño
Diego Duarte
Nicolás Mijangos
Samuel Flores
Nicolás Hernández
Domingo Andrino
Nicolás Mendoza
Víctor Mijangos
Rafael Castro
Jaime Rosemberg Bolaños
Pablo Toledo
Everardo Salas
José Franco
Felipe Escalante
Carlos Castro
Ricardo Ramírez
Esteban Guerra
Julio Guerra
Manuel Dávila
Mariano de J. Díaz
Mario Martínez
Roberto Barillas

# Marimba "Alas Chapinas"

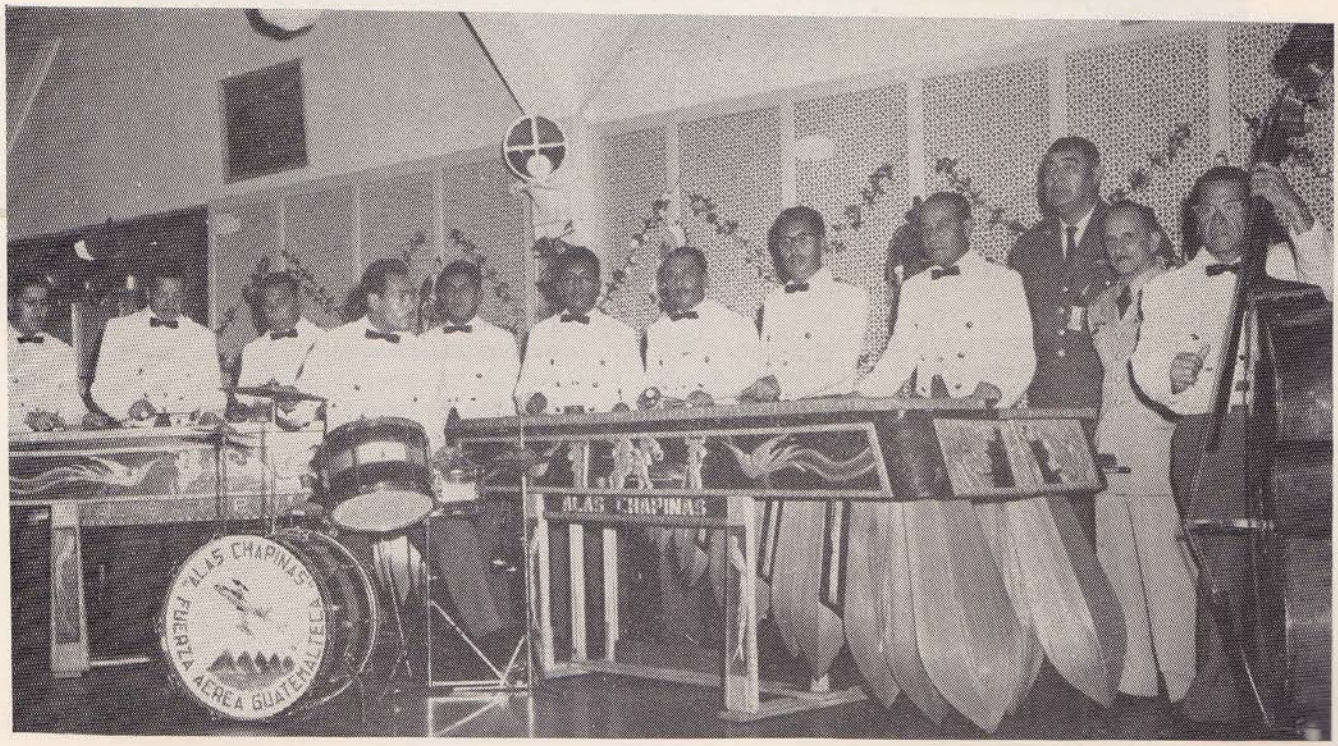
"...tal preludia la marimba una extraña sinfonía saturada de amarguras y de cruel melancolía con sus teclas de madera..."
"Es el alma de una raza, de una raza que no existe, de una raza ya extinguida, libre, indómita y valiente..."

La marimba de la FAG fue fundada en la época en que el Coronel Manuel Octavio Zea Carrascosa ejerció el cargo de Comandante y a su iniciativa; anteriormente había fundado la marimba "Ixmucané", siendo Comandante de la Base Militar General "Felipe Cruz".

La marimba fue comprada por contribución voluntaria del personal de pilotos y aerotécnicos del cuerpo.

Cuando se trataba de reclutar a los maestros que habrían de ejecutar el instrumento se tuvo la buena suerte de que el consagrado maestro Pastor Gabriel Mencos, quien había tenido una destacada actuación con la marimba "Niña de Guatemala", en el programa radial "Chapinlandia", ofreciera sus servicios personales juntamente —valga decir— con todo su "elenco", siendo nombrado director del conjunto marimbístico "Alas Chapinas", de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

La marimba "Alas Chapinas" ha llevado a cabo varias giras artísticas por varios países del continente, entre los cuales ha visitado: Estados Unidos de América, México, El Salvador, Nicaragua, Panamá y, recientemente, el Estado de Puerto Rico, habiendo actuado —en sus giras por varios Estados de la Unión Americana—, las siguientes bases aéreas: Andrews, Washington, D. C.; Wright-Patterson, Ohio; Scott, Illinois; Hunter, Georgia; Charleston, South California; Dover Delaware; Mcguire, New Jersey; Offutt, Nebraska; Barksdale, Luisiana; Perrin y Kelly, Texas.




La Marimba "Alas Chapinas" de la Fuerza Aérea Guatemalteca, con sus nueve maestros y un suplente, bajo la dirección del connotado maestro Pastor Gabriel Mencos, en una de sus sobresalientes actuaciones, en una Base Aérea de los Estados Unidos de América, en 1964. Les acompaña un Suboficial de la Fuerza Aérea Americana.

# EVACUACION AEROMEDICA

Mayor de Aviación, P. A.,
EDUARDO E. WOHLERS MONROY.

Oginario de Secoyocté, Senahú, Alta Verapaz, es Oficial graduado en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), donde se distinguió en sus estudios, mereciendo los nombramientos de Cabo y Sargento Segundo de Caballeros Cadetes, conquistando la Placa de Alumno Distinguido en tres oportunidades y el honor de ser nombrado abanderado de la Compañía de Cadetes.

Al graduarse recibió el Premio "García Granados", por haber ocupado el Primer Puesto en el cómputo general de estudios, graduado de honor en la Escuela de Las Américas de la Zona del Canal de Panamá y Premio del Instituto de Cultura Hispánica como el mejor estudiante de su promoción. Ha efectuado estudios en las Escuelas de las Américas Zona del Canal de Panamá, en Fort Benning Georgia, en Fort Sam Houston, Texas, Estados Unidos de América y en la extinguida Escuela de Aplicación de Armas y Servicios "General Manuel Arzú".

Efectuó el curso de Piloto de Helicópteros en la Escuela de Aviación del Ejército de los Estados Unidos y también ha verificado los cursos de Medicina preventiva, Paracaidismo, Guerra en la Selva, es Path Finder, graduado en Fotointerpretación Aérea y Especializado en Contraguerrillas.

Ha desempeñado el cargo de Comandante de Pelotón y de Subcomandante y Comandante de Compañía. Ejerció funciones de Path Finder en la Fuerza Aérea Guatemalteca, fue Subcomandante de la Compañía de Paracaidistas y Secretario de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Actualmente ostenta el rango de Mayor y ejerce el cargo de Jefe de la Sección Primera en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

1) *HISTORIA*

*a)* Como es del conocimiento general, los helicópteros vinieron en su época de florecimiento con la guerra de Corea, siendo una gran parte de este éxito, su uso como vehículo de evacuación proviniendo la idea aproximadamente del año 1936, que fue cuando se efectuaron pruebas utilizando el autogiro. Esas pruebas y algunas posteriores, efectuadas en 1943, utilizando helicópteros, tuvieron que ser canceladas por razones presupuestarias y de ingeniería, pero la idea nació y el concepto principió a sonar, siendo hasta el año 1944 en que se registró por primera vez una evacuación por medio de helicópteros en Filipinas;

*b)* Ya casi para concluir el conflicto coreano, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, tenía un destacamento aero-marítimo de rescate estacionado en Corea, el cual estaba equipado con helicópteros, cuya misión principal era el rescate de pilotos caídos en áreas remotas. Inicialmente sólo un número reducido de solicitudes para evacuar personal herido que se encontraba en condiciones críticas o localizado en áreas inaccesibles se recibía. Este tipo de misiones fueron exitosas por lo cual la unidad pronto se encontró involucrada en misiones de evacuación;

*c)* En noviembre de 1950 un destacamento de helicópteros arribó a Corea y pasó el resto del año en un programa de entrenamiento intensivo. Al poco tiempo, después de enero de 1951 otros destacamentos de helicópteros llegaron y fueron agregados a los hospitales quirúrgicos del frente. Esas unidades fueron asignadas al Octavo Ejército Americano y colocadas bajo el Control Operacional del Jefe de Sanidad del Ejército de Estados Unidos;

*d)* La primera misión de evacuación fue volada en enero de 1957. El promedio de tiempo de la misión desde que el soldado fue herido hasta que estuvo en operación, fue de una hora y cinco minutos. Los helicópteros (aviones) y pilotos asignados

a todas las armas y servicios autorizados por la Aviación del Ejército, así como de la Fuerza Aérea, la Armada (Marina de Guerra) y Cuerpo de Marina fueron obligados al servicio. El Jefe de Sanidad del Octavo Ejército no tuvo nada más que alabar y reconocer el valor de estos pilotos que no estaban calificados en primeros auxilios;

*e)* En 1952 llegó a ser una realidad el Servicio de ambulancias aéreas orgánicas del Ejército, cuando los destacamentos médicos de ambulancias por helicópteros fueron establecidos. Los elementos de evacuación por helicópteros estaban bajo el control administrativo y operacional del Jefe de Sanidad del Octavo Ejército de los Estados Unidos, y los destacamentos de heliambulancias fueron reconocidos como unidades del servicio médico del Ejército;

*f)* Durante el conflicto coreano el promedio de mortalidad fue reducido a 2.4% el más bajo de cualquiera de las grandes guerras a la fecha. Esto gracias al empleo del helicóptero como ambulancia siendo que más de 25,000 heridos fueron evacuados por este método.

2) *TERMINOLOGIA*

*a) Evacuación Aeromédica:* Es un servicio por medio de ambulancias aéreas, del Servicio Médico del Ejército en el cual se da tratamiento médico y/o vigilancia durante el vuelo;

*b) Movimiento aéreo de pacientes:* Es un servicio por medio de vehículos aéreos no del Servicio Médico y en el cual no se da tratamiento médico y/o vigilancia durante el vuelo. Un ejemplo sería la movilización de pacientes convalecientes de facilidades médicas demasiado congestionados hacia otros en donde haya espacios suficientes.

3) *SISTEMAS DE EVACUACION*

*a) Niveles de Evacuación*

1) Primer nivel o nivel de unidad:

Es producido por elementos del Servicio Médico Orgánicos del Batallón o sea el puesto de socorro del batallón. Normalmente es el Jefe del puesto de socorro quien inicia las solicitudes para evacuación aérea. En el caso de que la solicitud fuera por una zona de evacuación del puesto de socorro, el herido no parará acá, debido a que esta unidad es muy pequeña y puede proveer tratamientos médicos de emergencia muy limitados.

2) Segundo Nivel o Nivel Divisional:

Este nivel apoya al anterior con evacuación y tratamiento posteriores. Estas funciones se llevan a cabo por medio del batallón médico divisionario. Este nivel no deberá ser evitado si no es con la orden del Jefe del Servicio Médico del Batallón en el primer nivel. Puede llevarse a cabo en este nivel Cirugía, la cual es bastante limitada.

3) Tercer Nivel o Nivel Ejército:

Este nivel se caracteriza por la presencia de hospitales capaces de proporcionar cuidado médico, más detallado para el paciente y por su movilidad y capacidad quirúrgica. Estos son en síntesis los hospitales quirúrgicos móviles del Ejército (MASH), hospitales de evacuación y hospitales de Campo.

4) Cuarto Nivel o Nivel de la Zona de Comunicaciones:

Los hospitales localizados en este nivel, son más estacionarios, más formales por lo que pueden proporcionar cuidados médicos más prolongados y detallados.

5) Quinto Nivel o Nivel de Zona del Interior:

Este nivel generalmente es dentro del propio país, en nuestro caso, sería el Hospital Militar.

*b) Responsabilidades*

1) La responsabilidad de evacuación en los tres primeros niveles compete al Ejército.

2) La responsabilidad de la evacuación de la Zona de Combate a la Zona de Comunicaciones y a la Zona del interior compete a la F. A.

4) *SOLICITUD DE EVACUACION*

*a) Objetos esenciales de información:*

1) Unidad Solicitante:

*a)* Llamada de identificación;
*b)* Frecuencia.

2) Número de heridos:

*a)* Número y tipo de Avión.

3) Tipo de heridos y clasificación:

*a)* Camillas o ambulante;
*b)* Rutina (reconocimiento médico) hasta 72 horas;
*c)* Prioridad (heridos) hasta 24 horas;
*d)* Urgente.

4) Localización de la Zona de Evacuación:

*a)* Coordenadas;
*b)* Características del terreno.

5) Marcación de la Zona de Evacuación:

*a)* Humo;
*b)* Paneles;
*c)* Luces.

6) Situación del Area:

*a)* Segura;
*b)* Insegura.

7) Destino del paciente (s)

8) Equipo especial:

*a)* Camillas;
*b)* Oxígeno;
*c)* Sangre (tipo) etcétera;
*b)* Canales de solicitud:

1) Método preferido:

1) Las solicitudes deberán ir de Cirujano a Cirujano dentro de los canales médicos.

2) El Cirujano controla los tipos de pacientes seleccionados para evacuación aérea.

3) Usar sistema directo de comunicaciones médicas o un sistema usual.

2) Procedimiento de Solicitud:

*a)* Las solicitudes normalmente se originan en el puesto de socorro del batallón y se basan en:

1) Examen físico del paciente.

2) Evaluación del enfermero en un área aislada.

3) Casos críticos que no pueden ser evacuados por medios de superficie.

5) *ORGANIZACION, MISIONES Y METODOS DE EMPLEO*

*a) Organización:*

1) Destacamento médico (Heliambulancia) 6 UH-ls y mínimo de 12 oficiales.

2) Compañía Médica (ambulancia aérea) 4 pelotones iguales a los del destacamento.

*b) Misión y Métodos de Empleo:*

1) La misión de las unidades de aeroevacuación es:

*a)* Proveer evacuación aeromédica a pacientes seleccionados;

*b)* Proveer movimiento de emergencia a personal médico, equipo y abastecimientos para requerimientos críticos; y

*c)* Asegurar entrega ininterrumpida de sangre, abastecimientos médicos, etcétera.

2) El Jefe del Servicio Médico del Ejército dicta los métodos de empleo de las unidades de ambulancias aéreas. Normalmente las unidades se ponen bajo el control operacional de grupos médicos o brigadas médicas.

2) La responsabilidad de la evacuación de la Zona de Combate a la Zona de Comunicaciones y a la Zona del interior compete a la F. A.

4) *SOLICITUD DE EVACUACION*

*a) Objetos esenciales de información:*

1) Unidad Solicitante:

*a)* Llamada de identificación;
*b)* Frecuencia.

2) Número de heridos:

*a)* Número y tipo de Avión.

3) Tipo de heridos y clasificación:

*a)* Camillas o ambulante;
*b)* Rutina (reconocimiento médico) hasta 72 horas;
*c)* Prioridad (heridos) hasta 24 horas;
*d)* Urgente.

4) Localización de la Zona de Evacuación:

*a)* Coordenadas;
*b)* Características del terreno.

5) Marcación de la Zona de Evacuación:

*a)* Humo;
*b)* Paneles;
*c)* Luces.

6) Situación del Area:

*a)* Segura;
*b)* Insegura.

7) Destino del paciente (s)

8) Equipo especial:

*a)* Camillas;
*b)* Oxígeno;
*c)* Sangre (tipo) etcétera;
*b)* Canales de solicitud:

1) Método preferido:

1) Las solicitudes deberán ir de Cirujano a Cirujano dentro de los canales médicos.

2) El Cirujano controla los tipos de pacientes seleccionados para evacuación aérea.

3) Usar sistema directo de comunicaciones médicas o un sistema usual.

2) Procedimiento de Solicitud:

*a)* Las solicitudes normalmente se originan en el puesto de socorro del batallón y se basan en:

1) Examen físico del paciente.

2) Evaluación del enfermero en un área aislada.

3) Casos críticos que no pueden ser evacuados por medios de superficie.

5) *ORGANIZACION, MISIONES Y METODOS DE EMPLEO*

*a) Organización:*

1) Destacamento médico (Heliambulancia) 6 UH-ls y mínimo de 12 oficiales.

2) Compañía Médica (ambulancia aérea) 4 pelotones iguales a los del destacamento.

*b) Misión y Métodos de Empleo:*

1) La misión de las unidades de aeroevacuación es:

*a)* Proveer evacuación aeromédica a pacientes seleccionados;

*b)* Proveer movimiento de emergencia a personal médico, equipo y abastecimientos para requerimientos críticos; y

*c)* Asegurar entrega ininterrumpida de sangre, abastecimientos médicos, etcétera.

2) El Jefe del Servicio Médico del Ejército dicta los métodos de empleo de las unidades de ambulancias aéreas. Normalmente las unidades se ponen bajo el control operacional de grupos médicos o brigadas médicas.

6) *VENTAJAS DE EVACUACIONES AEROMEDICAS*

*a) Velocidad:* Especialmente cuando se opera en áreas montañosas;

*b) Flexibilidad:* Los heridos pueden ser enviados a las facilidades de tratamiento adecuados;

*c)* Se les puede proporcionar tratamiento en ruta;

*d) Confort:* para el herido o enfermo;

*e) Moral:* Se mantiene más alta al saber que en tiempo mínimo se puede tener el tratamiento adecuado.

7) *DESVENTAJAS*

*a) Sobre evacuación:* Cuando las solicitudes de evacuación se efectúan fuera de los canales médicos;

*b)* Condiciones meteorológicas y obscuridad (limitaciones de pilotaje y las limitaciones propias de aviones);

*c)* Acción enemiga aérea;

*d)* Costo y mantenimiento. De partes y avión así como horas-hombre de trabajo requeridos.

# Anecdotario Evocativo de la FAG

Teniente de Aviación,
ROBERTO GARCIA VALLE.

Nacido en la Ciudad de Guatemala, hubo de abandonar sus estudios de Magisterio para ingresar al Cuerpo de Aeronáutica Militar, bajo el influjo de una obsesión que lo impulsaba desde niño a estar donde hubieran Alas, Motores y Hélices.

En el florido mes de mayo, en la primavera de 1936, pisó los umbrales de la Fuerza Aérea Guatemalteca, entrando a la Escuela de Mecánico de Aviación. Integró el Primer Grupo de Aerotécnicos que hizo estudios a la Zona del Canal de Panamá, en la Academia de Fuerzas Aéreas, donde se especializó en motores y carburadores de flote e inyección, más tarde siguió estudios especializados sobre mantenimiento de aviones F-51, curso de motores a Reacción (Jet) y cursos de Planeamiento y Administración.

Ha ocupado los importantes cargos de Jefe del grupo de Aviones de Bombardeo AT-11. Jefe de la sección de Aviones de Combate Mustang F-51. Jefe del Planeamiento de fases de inspecciones de Aeronaves.

Posee las Alas de Mecánico Experto y de Mecánico Maestro, la Placa de Combatiente y las condecoraciones: Cruz del Mérito Militar de II clase, las de Constancia en el Servicio de III, II y I clase.

Actualmente ejerce el cargo de Jefe del Escuadrón de Mantenimiento, que desempeña acertadamente con su larga experiencia y reconocida capacidad.

Al evocar en la perdida huella que el tiempo y la distancia han transpuesto con matices de color violáceo, fragancia de rumorosos bosques y ya lejanas glorias, aquel supremo instante en que pisé por vez primera el umbral de este querido Cuerpo, el nombre de Fuerza Aérea Guatemalteca (FAG), parece agigantarse y cobrar magnificentes dimensiones para derramar a torrentes en el viejo arcón de mis recuerdos, nostálgicos pasajes cual pétalos dispersos de aquella rosa, antaño perfumada y fresca.

Nuestra juventud se ha ido como el céfiro matutino que parece diluirse en los estratos y el frío del invierno, que los años en polvorientas páginas proclaman a nuestra existencia el declinar de la ardorosa juventud, propicio es a la meditación.

Este cincuentenario, con mágico hechizo pregona toda una era de tangibles y espectaculares realizaciones. Aquellas frágiles y temerosas alas de papel que otrora luciera el Cuerpo de Aeronáutica Militar, fortalecidas y templadas en la lucha, tórnanse hoy en dos hermosas y auríferas alas dispuestas a remontar el insondable espacio y enseñorear en la gloria. Aquel puñado de inquietos y soñadores pioneros, diez pilotos y a lo sumo quince o dieciséis mecánicos, trócase hoy en centenares de anhelantes y jubilosos Aguiluchos y Aerotécnicos, prestos a bregar por la tortuosa senda del deber hasta dar cima a la grandeza de este Comando Aéreo, síntesis y expresión de nuestras inquietudes y bienandanzas.

Al extender mi vista en el ámbito de este Cuerpo, parece como si aún en las etéreas ondas permaneciera el ronco trepidar de los obuses, el sordo estallido de morteros, la mortal metralla y la dispersa fusilería que en sucesos ya olvidados nuestra retina grabó indeleble, para forjar nuestro carácter de inconmovible voluntad curtida en la lucha de inolvidables y temerarias jornadas cumplidas. ¡Fuerza Aérea Guatemalteca! Al acercarme al altar de tu grandeza en este aniver-

sario, intuyo y auguro un futuro promisorio en el porvenir dichoso de tu historia; sea esta modesta colaboración que aquí transcribo, el homenaje inmarcesible del amor y admiración que te profeso.

## "ANALOGIAS Y CURIOSIDADES"

Al pergeñar estas cuartillas, aspiro trasladar a mis lectores la curiosa similitud que existe entre el brioso y veloz Caza Mustang F-51 el más versátil y poderoso Avión de Combate propulsado a hélice durante la Segunda Guerra Mundial, cual metálico y piafante centauro que asolara los más remotos e inaccesibles santurios enemigos en dicha conflagración y el frágil y complicado organismo humano. Con sus 1,490 HP y 3,000 RPM que llega a desarrollar desde sus entrañas metálicas, semeja al más veloz pura sangre. Bien, iniciamos nuestro estudio antropométrico comparativo y vemos que el centro nervioso de control en el organismo humano radica en el cerebro y su intrincada red de nervios difundidos a través de toda nuestra anatomía.

En el Mustang objeto de este parangón, la fuente de energía (magnetos y batería), se irradia a todo el aparato por medio de complicado alambraje que va desde el cable hasta el frágil y diminuto alambre, verdadero capilar, que hacen funcionar los sistemas, válvulas, luces, aletas, etcétera. Nos vamos ahora a ese fluido vital que es la sangre, con su complicado sistema circulatorio que incluye la potente bomba del corazón, arterias, venas, vasos, etcétera. En nuestra aeronave este aparato está representado por el torrente de aceite que fluye en el sistema hidráulico por mangueras, válvulas y reducidos tubos. Su temperatura y presión óptimas hacen que este bólido surque el espacio con el bramido impetuoso de su poderoso motor. Al trasladarnos a ese maravilloso órgano que es el estómago, intestinos y demás componentes del aparato digestivo, observamos, que el avión también ingiere combustible que aloja en sus depósitos para ser digerido (quemado), paulatinamente, expulsando los desechos que se traducen en carbón, humo y demás desperdicios propios de la combustión. Naturalmente, máxime con los ajetreos de la vida moderna, es muy común padecer de gastritis y úlceras y como cosa curiosa también, dicho padecimiento es común en los Cazas sometidos a las tensiones del combate. La corrosión hace presa de los tanques, uniones (para el caso sería equivalente a una úlcera duodenal), mangueras, etcétera. Analizamos ahora los riñones, ese laboratorio extraordinario que filtra y expele tantas y tantas substancias tóxicas y dañinas. En el avión, los filtros hacen este papel y acumulan infinidad de partículas a tal grado que en ocasiones podríamos decir que forman un objeto sólido similar a los cálculos en el hombre.

Nuestras piernas para locomoción, están representadas para homólogo fin en el avión por el tren de aterrizaje con sus sistemas de articulación que lo retrae o distiende según las circunstancias y características del rodaje o vuelo. Calzan estas piernas un par de robustas y brillantes llantas de caucho a semejanza de zapatos bien lustrados. Los apéndices que contribuyen en una u otra manera a conformar nuestra fisonomía, la nariz por ejemplo, también están presentes en el avión. Cabe la feliz coincidencia que precisamente la "nariz" de los aviones tiene instalados respiraderos y tomas de aire especiales que como gigantescas fosas nasales, sirven para franquear el paso de aire fresco que enfría cabina y sistemas. Estas ventanas son también un alerta por donde fácilmente pueden percibirse olores a caucho o material quemado. Surge la comparación de los resfríos que se manifiestan con estornudos y toses. Cuando un avión se moja ¡sorpréndase! también estornuda y lanza contraexplosiones (toses) que ameritan su reclusión en el hangar para una revisión en el block del magneto, líneas de alta tensión, hasta dar con la condensación, objeto de este trastorno. En nuestro cuerpo, esto equivale a un tratamiento del resfrío con nuestro familiar "Mejoral" (propaganda gratuita quizá), y la ingestión del ácido acetal salicílico. Si el remedio es muy superficial o el resfrío mayúsculo, sobrevendrá una fiebre y otros trastornos. El F-51 también padece de fiebre y al igual que en el caso del termómetro que nos da una clara información respecto a nuestra temperatura, el instrumento indicador de temperatura de cabeza de cilindro en el avión, nos indica cuando el calor está llegando a aquellos niveles alarmantes. Este control va aparejado a las temperaturas que también es menester observar en el *coolant*, aceite, temperatura ambiente, mezcla, etcétera. Toda alteración peligrosa en cualquiera de los sistemas, dará lugar a una inspección minuciosa (atención médica) en la aeronave.

Tal como también ocurre con nuestra salud, que debe ser objeto de periódicos chequeos, exámenes de sangre, etcétera, en el avión existen chequeos de fase que se practican cada período determinado de horas de operación. En los humanos se usan recipientes y mangueras que por asepsia rigurosa solamente una vez se usan. Las muestras que se toman del aceite del avión para su análisis en el laboratorio, siguen dicha norma. La manguera especial para la toma de muestras de aceite sólo una vez se usa. El médico receta enemas para determinado tratamiento o investigación. Las líneas de nuestros F-51 también son vaciadas y objeto de un tratamiento similar al enema. El médico toma la presión, el avión también está provisto de instrumentos que indican la presión del sistema de lubricación y sistema hidráulico. Quizá no se recete *Serpasol* pero en cambio se adoptarán medidas concluyentes inmediatas. La hipertensión es mortal en el hombre. Una sobrecarga en la presión de las líneas del avión conducirían irremisiblemente a la ruptura de líneas, mangueras, etcétera, ocasionando fugas que pueden resultar fatales.

Cuando el médico diagnostica una fractura, ordena la toma de una placa de Rayos X, en los aviones también encontramos que es necesario aplicar Rayos X a ciertas estructuras para comprobar daños (hendiduras, burbujas internas, rupturas, etcétera). El aparato especializado para estos menesteres se aplica de tal forma que no alcance a persona alguna en su proyección, pues de otra forma podría resultar con quemaduras por radiación que fácilmente derivan en cáncer.

Nuestros ojos por la noche han de auxiliarse con una buena lámpara cuyo haz luminoso nos guíe; el avión incorpora potentes reflectores para guiarse en la tenebrosa obscuridad nocturna.

Nuestros hábitos, alimentación e higiene merecen también atención singular, pues de ello depende el balance de nuestra salud. El motor y estructura del avión también son objeto de cuidados y limpieza que aseguren su óptima operación; la mezcla de combustible que se provee a la cámara de combustión debe ser en el porcentaje preciso, el combustible del octanaje requerido. Es probable que este pequeño artículo no despierte en el amable lector el interés de una crónica profesional periodística, sin embargo, es mi intención trascender al ambiente festivo que nos embarga en esta memorable oportunidad de nuestro Cincuentenario, el invariable sentimiento de admiración y respeto que rindo a estas majestuosas "Alas" cual vaporosas nubes que se extienden de uno a otro confín de nuestra América, tiñendo con el glorioso azul y blanco de nuestro cielo, la bóveda de este Continente.

Concluye mi modesta colaboración con dos citas de suyo singulares y por cierto nacidas de la inspiración de este humilde servidor: "Si el llanto solucionara mis penas, me mantendría llorando". "De lo imposible, nace lo posible".

# PLANEAMIENTO DE MISIONES A BAJA ALTURA

**Por el Mayor de Aviación P. A.**
**EDUARDO ERNESTO WOHLERS MONROY**

1) *TERMINOS ASOCIADOS CON NAVEGACION A BAJA ALTURA*

*a) Definiciones:*

1) *Operaciones a baja altura:*
Operaciones de naves aéreas o altitudes óptimas que provean de abrigo y encubrimiento contra la detección visual y electrónica enemiga, para explotar completamente la sorpresa.

*a) Vuelo a baja altura:*

Es un vuelo conducido a una altitud que evite o minimize la detección u observación de una nave aérea o puntos de donde inicia su vuelo o donde termina;

*b) Vuelo a ras del terreno:* (NAP OF THE EARTH FLIGHT)

Es un vuelo que se lleva a cabo lo más pegado a la superficie del terreno, como la vegetación y obstáculos lo permitan, siguiendo las curvas del terreno.

2) *Navegación a baja altura:*

Es una técnica de dirigir una nave aérea a lo largo de un curso deseado, a una altitud absoluta bajo los 500′ por medio del uso de rumbo, tiempo y distancia *(dead peckoning)*, o bien por puntos de coordinación en el terreno y la carta (pilotaje) y por medio de radionavegación (ADF/VOR, etcétera).

3) *Puntos de control aéreo* (Acp's)

Son esos puntos que definen la ruta en vuelo y que son indicados a lo largo de líneas de curso preplaneadas en los puntos de viraje o en puntos significantes a lo largo de cada pierna de vuelo. La selección de estos puntos deberá hacerse tomando en consideración que:

1. Sean fácilmente identificables.
2. Sean más altos que el terreno que los rodea, o
3. Unicos en el área de operación.

4) *Puntos de chequeo:*

Características del terreno que son usadas como referencias de localización a lo largo de una ruta de vuelo y que asisten en una orientación constante de la posición y minimizan los errores de navegación. Estos deberán ser seleccionados entre los 2 y 5 minutos de vuelo entre una y otra en rutas de vuelo a bajo nivel.

5) *Barreras:*

Líneas de referencia utilizadas como límites durante vuelos de navegación a baja altura. Los tipos de barrera utilizados son:

I Barrera de tipo lineal (carreteras perpendiculares y paralelas al curso).
II Barrera de área de tipo frontal.
III Barreras de punto.
IV Barreras de tiempo.

2) *CARACTERISTICAS DE OPERACIONES A BAJA ALTURA*

*a) Ventajas:*

1. Restringe la observación enemiga.

2. Limita el tiempo de exposición de la nave.
3. Engaña al enemigo en cuanto a ruta y número de naves.
4. Previene la detección enemiga con radar.
5. Mejora el elemento de sorpresa.

*b) Desventajas:*

1. Su capacidad de observación es reducida.
2. Su radiorrecepción será pobre.
3. La turbulencia mecánica y termal es más prevaleciente.
4. La perspectiva visual es grandemente cambiada.
5. La reacción en caso de una situación de emergencia es muy limitada.

*c) Vigilancia del Piloto:*

El vuelo a baja altura expone a la nave a colisiones con obstáculos, tales como alambres y torres, y el Piloto tiene que dividir su atención entre el vuelo de la nave y su ruta de vuelo constantemente.

3) *CONSIDERACIONES CLIMATICAS Y TOPOGRAFICAS:*

*a) Areas de operación:*

1 *Areas montañosas*

A *Ventajas:*

*a)* Los puntos de chequeo son más fáciles de identificar;
*b)* Las montañas enmascaran el vuelo en cuanto a observación visual enemiga y detección electrónica.

B *Desventajas:*

*a)* Elevaciones abruptas en el terreno son peligrosas para vuelo a baja altura, especialmente en condiciones meteorológicas adversas;
*b)* Las características irregulares de terreno aumentan la frecuencia y severidad de la turbulencia mecánica;
*c)* Los valles y cañones terminan en forma abrupta;
*d)* Areas de forzados para casos de emergencias muy limitadas;
*e)* Las radioayudas son ilegibles e inentendibles debido a que las características del terreno afectan la transmisión directa de ondas *(line of sight)*.

2 *Areas costeras*

A *Ventajas:*

*a)* Se encuentran puntos de chequeo fácilmente identificables como bahías, desembocaduras de ríos, penínsulas, etcétera;
*b)* La bruma y la niebla en las costas aumentan considerablemente el encubrimiento;
*c)* Areas para forzados buenas.

B *Desventajas:*

*a)* Las naves se exponen al enemigo por períodos más largos de tiempo a la observación enemiga;
*b)* El poder enemigo es más efectivo en terreno plano, especialmente sobre el agua;
*c)* Condiciones meteorológicas.

3 *Campo abierto*

A *Ventajas:*

*a)* Asentamientos con características de identificación tales como torres de agua, iglesias y otros objetos hechos por el hombre son visibles usualmente desde distancias considerables;
*b)* Características naturales del terreno y características culturales tales como ríos, lagos, líneas férreas y carreteras son prominentes;
*c)* Areas para forzados en casos de emergencia, buenas.

B *Desventajas:*

*a)* Las naves se exponen por períodos más largos de tiempo a la observación enemiga;
*b)* Las distancias entre los puntos de chequeo pueden ser considerables.

4 *Areas boscosas*

A *Ventajas:*

*a)* Ríos, lagos, torres, etcétera, son buenos puntos de chequeo;

*b)* Líneas de alta tensión, carreteras, líneas férreas, etcétera, pueden utilizarse como ayudas a la navegación a baja altura;

*c)* La observación terrestre enemiga se restringe por la densidad de la cúpula de los árboles en áreas boscosas y junglas.

B *Desventajas:*

*a)* Muchos puntos de chequeo pueden ser parcial o totalmente cubiertos por la vegetación;

*b)* Areas para forzados en casos de emergencia prácticamente no existen.

5 *Areas Industriales*

A *Ventajas:*

*a)* Las características culturales tales como torres de agua, edificios altos, fábricas, estadios, son visibles a distancias considerables;

*b)* El humo, bruma combinación de humo y niebla en áreas industriales pueden ayudar a encubrir los aviones en vuelo.

B *Desventajas:*

*a)* Las áreas industriales están protegidas generalmente con armas antiaéreas;

*b)* El humo, la niebla y la bruma pueden cubrir los puntos de chequeo;

*c)* La apariencia uniforme de áreas suburbanas pueden causar errores de navegación;

*d)* Torres, alambres, edificios, equipos de construcción, etcétera, son peligrosos para las colisiones.

4 *PLANEAMIENTO PRE-VUELO (VIENTOS Y VELOCIDAD)*

Todo concerniente a la preparación de un vuelo.

*a)* Mapas y fotografías aéreas: Se recomienda:

*a)* 1:25,000 ó 1:50,000 para planeamiento;
*b)* 1:50,000, 1:100,000 ó 1:250,000 para vuelo;

*b)* Selección de la Ruta: (lo más importante):

*a)* Puntos de control aéreo;
*b)* Punto de chequeo;
*c)* Barreras;

*c)* Preparación del Mapa:

1) *Objetos esenciales:*

*a)* Puntos de control aéreo, con círculos al rededor;
*b)* Líneas de curso, para conectar los puntos de control aéreo;
*c)* Headings Magnéticos;
*d)* Marcas de tiempo a lo largo de la ruta c/2 minutos o máximo de 5 para verificación;

*d)* Preparación del Plan de Vuelo, con inclusión de:

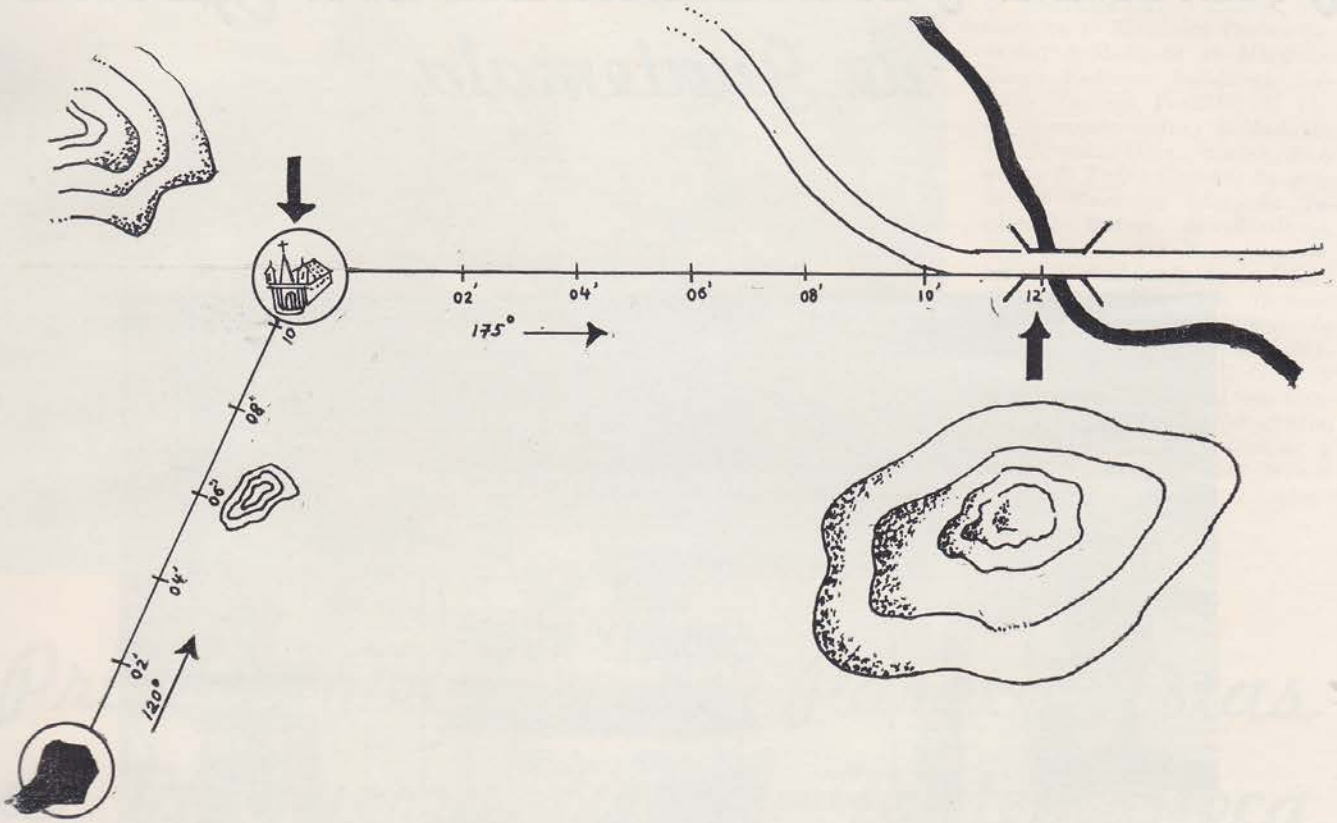
Líneas de curso;
Headings Magnéticos;
Piernas, distancias, tiempos;
Puntos de salida;
Puntos de arribo;
Alternos, frecuencias, etcétera.

*e)* Coordinación de la tripulación:

Hay que dar a la tripulación una orientación general de la misión, para que todos sepan concretamente qué curso, cómo, dónde, cuándo y por qué se va a hacer.

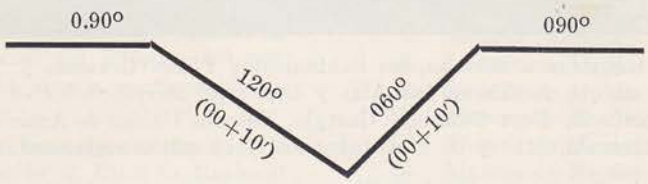
5 *PROCEDIMIENTOS NORMALES DURANTE EL VUELO*

*a)* Mantener un Heading preciso;
*b)* Conocer sus puntos de chequeo;
*c)* Establecer barreras sobre el terreno;
*d)* Volar el plan de vuelo.




6 *DESVIACION DE CURSO*

*a)* No planeado:




*b)* Deliberado:

Este deberá planificarse con anterioridad al vuelo.

# Primeros Paracaidistas del Ejército de Guatemala

En la fotografía, de izquierda a derecha, los Subtenientes Plinio Grazioso y René Cuéllar, el día 29 de mayo de 1948, en que recibieron las Alas y Diplomas correspondientes de Paracaidistas, en la Escuela de Infantería de Fort Benning, Georgia, Estados Unidos de América, después de recibir el entrenamiento y de efectuados los cinco saltos reglamentarios.

Los Subtenientes Plinio Grazioso y René Cuéllar, pioneros del paracaidismo en nuestro país, recibieron fuerte apoyo de la Fuerza Aérea Guatemalteca, para entrenar a numerosos elementos de la Guardia de Casa Presidencial, Guardia de Honor, Escuela de Aviación Militar y de la propia Fuerza Aérea, quienes efectuaron numerosos saltos, con todo éxito, en Los Cipresales, Campo de Marte e Hipódromo del Sur.

Los Subtenientes Grazioso y Cuéllar participaron, asimismo, en forma activa en misiones de salvamento y rescate, organizados por la FAG.

En la fotografía, primera fila, de izquierda a derecha: alumno de Mecánica Carlos Puente, Soldado de 1ª Mecánico Carlos Saravia, Soldado de 1ª Mecánico Jorge Federico Sandoval, Soldado Mariano Portillo; de pie, en el mismo orden: Soldado de 1ª Mecánico Oscar Blanck, Sargento 2º Pedro Chután, Sargento 1º Mecánico (después Teniente) Rafael A. Sandoval, Teniente Coronel Francisco Cosenza, Comandante de la FAG; alumno de Mecánica Homero Dardón (q.e.p.d.), alumno de Mecánica Jaime Ortega, Soldado Mecánico Oscar Herrera y Subteniente Plinio Alfredo Grazioso. Faltan en la fotografía, el Subteniente René Cuéllar y el Sargento 1º Mecánico Samuel Pérez M.

# Primer Pelotón de Paracaidistas de la Fuerza Aérea Guatemalteca

Los Especialistas y Soldados arriba nombrados, recibieron sus Alas de Paracaidistas después del entrenamiento de rigor y de efectuar los cinco saltos reglamentarios. Un salto fue efectuado por el Pelotón, con equipo de combate, en el Campo de Marte, el 20 de octubre de 1948, ocasión en la que se felicitó al Ejército Nacional y a la Fuerza Aérea, y se hizo especial mención del Pelotón de Paracaidistas en la Orden General del Ejército Nº 663, de fecha 26 de octubre de 1948, que a continuación se transcribe:

"El Alto Mando del Ejército tiene la satisfacción de presentar su más cálida felicitación al Ejército Nacional por el éxito alcanzado en el brillante desfile militar con que se conmemoró el IV Aniversario de la Revolución del 20 de Octubre.

Asimismo felicita en forma particular, a la Fuerza Aérea Nacional, la que con sus lucidas maniobras, mereció los más altos elogios del pueblo en general y de personas entendidas en la materia, que hacen enorgullecerse al Ejército por la eficiencia y preparación técnica de su Fuerza Aérea.

Se hace especial mención de los integrantes del Pelotón de Paracaidistas, que abajo se expresan, quienes con todo éxito se lanzaron de los aviones transportes a 1,200 pies de altura, ejecutando con habilidad y destreza, las maniobras de salto, el día 20 de octubre de ese año, a las 12.00 horas, en el área del Campo de Marte.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Subteniente Instructor | Plinio Grazioso |
| 2. | Subteniente Instructor | René Cuéllar |
| 3. | Sargento 1º Mecánico | Rafael A. Sandoval |
| 4. | Sargento 1º Mecánico | Samuel Pérez M. |
| 5. | Sargento 2º | Pedro Chután |
| 6. | Soldado de 1ª Mecánico | Oscar Blanck |
| 7. | Soldado Mecánico | Oscar Herrera |
| 8. | Soldado de 1ª Mecánico | Jorge Sandoval |
| 9. | Soldado de 1ª Mecánico | Carlos Saravia |
| 10. | Alumno de Mecánica | Carlos Puente |
| 11. | Alumno de Mecánica | Homero Dardón |
| 12. | Alumno de Mecánica | Jaime Ortega |
| 13. | Soldado | Mariano Portillo. |

El Alto Mando hace extensiva esta felicitación al demás personal que laboró en el magnífico entrenamiento de los paracaidistas mencionados, excitándolos a todos a continuar con el mismo entusiasmo y dedicación en sus importantes actividades, para mayor gloria y prestigio de la Institución Armada."

Cabe señalar que al Sargento Mecánico (después Teniente) Humberto López de León, le correspondió desempeñar un importante papel, en todas las prácticas de salto efectuadas, ya que tenía a su cargo la delicada tarea de "doblar" los paracaídas, lo que hacía con gran esmero y mucha dedicación, que se traducía en confianza para el personal que realizaba los saltos respectivos.

# Fuerza Aérea Grandiosa

## Boceto Lírico Dedicado a la Fuerza Aérea Guatemalteca

Por
MANUEL OCTAVIO ZEA CARRASCOSA

Fuerza Aérea grandiosa y querida
un piloto que vivió en tu seno,
ha querido ofrendar a tu vida
el poema que canta feliz.

El rugir de motores se escucha
trepidar en la línea de vuelo,
como indicio de la noble lucha
en defensa del suelo natal.

Por las rampas se ven los pilotos
en sus naves de limpio metal,
que mantienen mecánicos doctos,
en prestigio de esta tierra ideal.

Tus aviones que surcan el cielo
llevan siempre el azul celestial,
con la gloria del materno suelo
los colores del lar nacional.

Huracán que es Corazón del Cielo,
ese nombre le di a un avión,
se cambió por Quetzal de áureo vuelo,
Popol Vuh tú tendrás la razón.

A una escuela tu nombre le dieron
Fuerza Aérea se llama también,
por la ayuda que allí recibieron
en cruzada de amor y de bien.

Aconcagua y Rocosas cruzaron,
en misiones de paz y de amor
y en sus alas plateadas llevaron
la cultura, también con fervor.

Los soldados del aire formaron
en las filas del culto al deber
y holocausto de vida ofrendaron
aprendiendo, que deben vencer.

Caballeros del Aire cayeron,
abnegados, con gloria y honor,
al partir en su vuelo postrero
te juraron morir con valor.

Hoy se aprestan valientes, gallardos
por la Patria a luchar con ardor,
listos van a lanzar ya sus dardos
y a vencer o a morir por su honor.

La leyenda de Icaro en Creta
se repite con trágicos saldos,
cobra vida de heroicos heraldos
y así enluta o impone la paz.

Hoy rindamos tributo postrero
al piloto que no retornó,
la misión a cumplir fue señero
y en su sino la vida perdió.

En tu Escuela formaste aviadores
en Fairchild, en Bultee y AT-6,
que motivan aún tus amores
y en tus filas formando los veis.

Los pioneros que un día te dieron
vida y nombre, prestigio y valer,
con Granados y Chinto, otros fueron,
sucumbieron y no han de volver.

Son proezas las que realizaron:
Centroamérica Jacinto cruzó,
el avión "Guatemala" y Granados,
Bolling Field con Merlén alcanzó.

Veterano de tus precursores
Morales López, señor del Quetzal,
en la FAG que cubrió de honores,
sobrevive a su sueño inmortal.

En vibrante rotar de sus alas
cual libélulas vemos surcar,
helicópteros lucen sus galas
y en combate los ven rescatar.

En tu Historia los "51"
van dejando su alto sitial,
"37s", mejor que ninguno
ocuparon su gran pedestal.

En la comba celeste del cielo
vuelan raudos ahora tus *jets*,
tripulados por hombres de acero
en crucero o en la flor de lis.

Fuerza Aérea grandiosa y querida,
mi cariño te vine a decir,
es mi anhelo de toda la vida,
porque quiero que seas feliz.

# El Aeromodelismo en Guatemala

Oswaldo V. Pellecer Polanco, originario de Mazatenango, Suchitepéquez, es casado y padre de tres hijos. Actividades Aeromodelísticas: desde chico tenía afición a la aviación y construía modelos de avión con cañas (cola de coyote), bambú y cartón y forro con papel de china. Socio fundador del Primer Club de Aeromodelismo de Guatemala, 1941, y secretario del Club Aeromodelistas Guatemalteco en 1942. Tercer lugar en el concurso de planeadores halados por cable *(towline)*. Tercer puesto en el concurso de Aeromodelismo auspiciado por el "Ala Guatemalteca", de la Escuadrilla Interamericana, patrocinado por la Secretaría de Educación Pública 1943. Primer lugar en la famosa competencia patrocinada por Pan American World Airways, denominada "PAA-LOAD" 1952. Primer puesto, Modelos categoría experimental *Jet* y primer puesto, Modelos a vuelo libre; 2 motores de gas, en la exposición patrocinada por la Fuerza Aérea con motivo del "Día de la Aviación" 1952. Primer lugar en la competencia vuelo libre, con motores de gasolina, clase "½A", 3 mayo 1953. Primer puesto aviones tipo maqueta, y segundo puesto avión tipo volante, bajo patrocinio del IGA, en el 50 aniversario del vuelo de los hermanos Wright (1953). Participó en la Olimpíada Mundial de Modelos de Aviones, en Suffolk Country AFB, Westhampton, N. Y., E. U. de A. (1954). Campeón nacional en el concurso de control de línea (1957). Tercer puesto en competencia en Quezaltenango, septiembre 1960. Participa en las competencias de aeromodelismo efectuadas en King Orange, Miami, Fla. Primer puesto en las competencias aeromodelísticas Quezaltenango 1964. Presidente, secretario, tesorero y asesor técnico del Club Aeromodelista Guatemalteco, en varias ocasiones. Posee varios diplomas y distinciones y *El Botón de Oro*, máxima distinción del Club, y Presidente del nuevo grupo denominado Club de Aeromodelistas "Las Aguilas Doradas" en 1969.

*Historia*

El aeromodelismo en sí, se inició en Guatemala, allá por los años 1924-26; en ese entonces existió un almacén de ciudadanos chinos, que estaba situado en la esquina de la 9ª avenida y 9ª calle en el local que ocupó la abarrotería "La Mallorquina", quienes trajeron unos juguetes que volaban y que llamaron mucho la atención. Estos consistían en unos aeromodelos imitando el avión Blériot, estaban construidos de alumbre y forrados con una tela con talco (tarlatana), eran muy livianos, propulsados a goma, la hélice hecha de madera doblada y desarmables, sus condiciones de vuelo eran muy buenas. Toda la muchachada de aquel tiempo se entusiasmó mucho y comenzó a interesarse en este *hobby*, unos lo abandonaron por falta de interés o dedicación, o bien por falta de orientación; sin embargo, otros más perseverantes y estudiosos siguieron adelante: un día de 1939 unos muchachos llamaron la atención con los vuelos de sus aviones, algunos propulsados a goma y otros con pequeños motores de explosión, que realizaron magníficos vuelos, unas veces en el Campo de Marte o en el antiguo campo de aviación que existió en "La Aurora", en donde se perdió en vuelo el primer aeromodelo.

Estos muchachos eran los hermanos Eduardo, Humberto y René Chang, hoy Tschen, quienes cultivaron el aeromodelismo con verdadero ardor y estudio, a ellos se les fueron uniendo otros en-

tusiastas como Roger Altenbach, hasta llegar el año 1941; en el mes de abril se organizó el primer club, con el nombre de "Aeromodelistas Guatemaltecos", la sede del Club fue en la casa de los hermanos Tschen, en la 8ª calle de la ciudad. El acta de fundación de este Club, estaba redactada así: "Acta Nº 1. Reunidos en una casa de la octava calle, las siguientes personas: Alfredo Mata Amado, Humberto Chang, Carlos René Chang, Carlos H. Martínez, Mario Penados, César Ubico y Oswaldo V. Pellecer, acordaron fundar el Club que llevará el nombre de 'Aeromodelistas Guatemaltecos', que se dedicará a desarrollar, construir y fomentar el deporte del aeromodelismo en todas sus ramas. 2º Inmediatamente se procedió a formar la directiva provisional, quedando integrada así: Presidente, Alfredo Mata Amado; secretario, Carlos H. Martínez; tesorero, Humberto R. Chang, quienes tomaron posesión de sus respectivos cargos desde ese momento. 3º No habiendo otro asunto de qué tratar, se declaró levantada la sesión a las doce y media horas del día 15 de abril de 1941, en la ciudad de Guatemala".

Este Club fue creciendo y se afiliaron a él muchos aficionados, quienes desarrollaron gran actividad y adelantos. Entre los que se destacaban por sus ideas originales de diseño y construcción, estaban Luis Lara y otros que no recuerdo. Las prácticas se hacían en el campo de "El Mariscal" un poco más al poniente, de donde en la actualidad se hacen las prácticas y vuelos. Como en ese entonces era "prohibido" reunirse varias personas sin el permiso respectivo por la autoridad y además por la cercanía del camino a Amatitlán, constantemente éramos molestados por la policía en la creencia de estar probando alguna máquina infernal, propia para algún atentado, esto era cuando se volaban aviones con motores de explosión, pues era una novedad y hasta alarma causaban.

Como anécdota relataré un incidente tragicómico ocurrido un domingo de tantos: se volaba un avión grande con motor de explosión y en sus evoluciones y planeo se aproximó a la carretera y allí fue Troya, pues inmediatamente llegó un pelotón de policías a investigar y como se carecía de tal "permiso" para reunirse, consideraron aquello como una actividad sospechosa, con el resultado de que aeromodelistas y aeromodelos fueron a parar a la cárcel, mientras tanto los modelos eran sometidos a inspección y los aeromodelistas a prestar sendas declaraciones... después de este incidente había necesidad de estar notificando al Negociado de Deportes y Policía Nacional de todas y cada una de las reuniones que el Club o grupos efectuaban para no ser molestados.

Los materiales y útiles necesarios para las actividades del Club, eran traídos por conducto de los hermanos Tschen, así como las revistas especializadas; se contaba con todo, pero al estallar la II Guerra Mundial, con las restricciones consiguientes, se fueron paralizando las actividades por la falta de materiales; sin embargo, se logró subsanar lo referente a la madera balsa. Entre todos los asociados se inició una cacería de esta madera, alguien llegaba con una troza, otro con pedazos y otros con tablas de madera similar, pero cada quién contribuía. En casa de cada uno se trataba de cocer la madera, mientras el entusiasta Luis Lara construyó una sierra circular a la que limó los dientes, para cortarla en blocks, varillas y tablas, logrando un trabajo bastante perfecto.

Los modelos favoritos en aquel tiempo eran de la casa Megow, por ser estos Kits los más completos y exactos. Recuerdo los modelos Ranger, Aerochamp, Piper, Cub, Kadet y Commander con flotadores, Coronet, todos con motor de gasolina; de los modelos a motor de goma: Dick Korda, que se perdieron en vuelo, Kadet y muchos de diseño propio. De motores se preferían los Cyclone, Forster, M. & M. Ohlsson & Rice, Brown Jr., todos éstos de ignición.

A fines del año 1943, la Secretaría de Estado en el Despacho de Educación Pública, bajo los auspicios de la Escuadrilla Interamericana "Alas de Guatemala", organizó un concurso de aeromodelismo, consistente en construcción de maquetas a escala, para identificación de aviones. Este concurso fue para escolares y particulares, entre estos últimos, los tres primeros puestos fueron ganados por tres socios del Club, se presentaron a concurso alrededor de mil modelos diferentes.

Ese mismo año la Embajada de los Estados Unidos de América, ofreció varias becas para estudios de aviación, habiéndolas obtenido los destacados aeromodelistas Humberto R. Tschen para Pilotaje, y C. René Tschen para Ingeniería Aeronáutica, quienes regresaron ya titulados en su especialidad. Unicamente fue de lamentarse el trágico accidente que le costara la vida al Subte-

niente P. A. Humberto Tschen en diciembre de 1944, quien se destacó como uno de los más expertos aviadores, en el corto tiempo que ejerció esta profesión.

Desde ese entonces las actividades aeromodelísticas entraron en receso, no sin que la semilla fructificara en una nueva generación entusiasta, y de allí surgió el 2º Club de Aeromodelistas de Guatemala, y único en Centro América, con el nombre de "Club Aeromodelista Guatemalteco", siendo sus fundadores los siguientes: Walter Reinhardt, Roberto Ogarrio, Andrés Bobkowski, Ricardo Rivera, Enrique Bonilla M., Ricardo Mendizábal, Rodolfo Rohrmoser, Boris R. Méndez, Alfonso Abularach, Eduardo Estrada, Víctor M. Monroy, José Fernando Samayoa, Mario R. Solares, Rafael Zamora y Luis F. Parada.

Este segundo Club, con más ayuda y facilidades para adquirir implementos, repuestos, motores, etcétera, se ha desarrollado lenta, pero firmemente, sus concursos periódicos y las marcas establecidas, superadas año con año, dan una idea del gran interés que en Guatemala ha despertado este deporte-ciencia. En la actualidad se han descollado muchos jóvenes, por su preparación y conocimientos, lástima también que otros muy entusiastas hayan dejado enfriar su interés. En el interior de la República, comienza ahora un movimiento entusiasta y ha sido Quezaltenango, donde se encuentra el grupo más numeroso, que algún día ha de destacarse y formar así una gran agrupación que dará renombre a Guatemala. ¡Adelante pues, muchachos, que el aeromodelismo se supere y sea el deporte favorito!

# La Importancia del Idioma Inglés en la Fuerza Aérea

**Por el Instructor de Inglés de la FAG,**
**CESAR A. CARRERA CRUZ**

El instructor de inglés César Augusto Carrera Cruz, efectuó estudios de inglés en el Instituto Guatemalteco Americano, concluyéndolos en 1965. En el año 1967 partió a recibir el Curso de Instructor de Inglés a la Base USAF de Lackland, Texas. Desde su regreso en 1968 ha impartido las clases del idioma en el laboratorio de la FAG.

*La Torre de Babel*

Según el Antiguo Testamento, hubo un día en que el hombre pretendió subir al cielo y para lograrlo empezó a construir una alta edificación. El Todopoderoso disgustado por la osadía del hombre, decidió castigarlo de una manera singular, haciendo que todos los hombres que participaban en la construcción hablaran repentinamente diferentes lenguas, causó una gran confusión entre aquéllos, impidiéndoles terminarla. Aquella edificación inconclusa fue conocida como la Torre de Babel y según la Biblia este fue el origen de los distintos idiomas que se hablan en la tierra.

El hombre ha llegado en muy poco tiempo, relativamente, a un alto grado de tecnología, sin embargo todavía no nos hemos llegado a entender los unos a los otros. Cada país tiene su propio idioma y aun entre aquellos que hablan el mismo lenguaje hay diferencias provocadas por la disimilitud de costumbres y culturas.

*El inglés en el mundo moderno*

Actualmente en el mundo de la educación, de los negocios, de las artes y de tantas otras ocupaciones, el idioma inglés ha tomado un papel importantísimo, a tal grado que para un profesional cualquiera que sea la rama de su profesión ha llegado a ser necesario tener conocimientos de este idioma. Es importante para los negocios de un comerciante, el mejor desempeño de una secretaria, para que un médico esté al tanto de los últimos adelantos de la medicina, etcétera.

La importancia de que el inglés fuera conocido en todo el mundo surgió de un conflicto bélico. Los Estados Unidos de América al tomar parte activa en la Segunda Guerra Mundial, diéronse cuenta de la gran importancia que tenía el que los países del mundo libre hablaran además de sus propios idiomas un lenguaje común.

Por lo tanto y para lograr esto diéronse a la tarea de popularizar en todo el Orbe la enseñanza del idioma inglés, los pueblos del mundo también notaron a su vez que el hecho de conocer el idioma del país que se había convertido en la potencia más preponderante del Hemisferio Occidental tenía muchas ventajas.

*El inglés dentro de las Fuerzas Armadas*

Al irse profesionalizando la carrera de las armas, se ha ido haciendo necesario para los miembros de la Institución Armada, ampliar sus conocimientos con el aprendizaje del inglés. Debido a la complejidad de especialidades con que los ejércitos modernos cuentan, se ha hecho imperativo que sus miembros estén profesionalmente preparados para desempeñar sus funciones.

La Fuerza Aérea ha sentido también la necesidad de que su personal cuente con los conocimientos del inglés necesarios para que pueda llevar a cabo las tareas inherentes a sus distintas especialidades de una forma más efectiva.

Debido a que la mayor parte del equipo usado por la Aviación proviene de los Estados Unidos, todo el material impreso referente al mismo, tal como: órdenes técnicas, boletines informativos, listas de chequeo, manuales de instrucción y directivas en general, se nos presentan en inglés. Se hace también necesario usarlo para comunicarse con los asesores y consejeros que ocasionalmente nos visitan.

*El laboratorio de inglés de la FAG*

El laboratorio de inglés de la Fuerza Aérea Guatemalteca ha venido a llenar la necesidad que había para el entrenamiento del personal de la FAG. A la fecha un número de cincuenta miembros del personal, aproximadamente, entre oficiales y especialistas han completado el curso, que cuenta de dos fases; Fundamental y Avanzado. El método trata de preparar al estudiante para que pueda comprender tanto el inglés oral, como el escrito, y al mismo tiempo darle los conocimientos suficientes para poder expresar sus ideas de una manera fluida en caso de que le fuera necesario. Se cuenta también con varios cursos en inglés especializados como son: Teoría de Vuelo, Terminología de Mantenimiento y Abastecimientos, Terminología de Helicópteros y Control de Tráfico Aéreo.

En la actualidad un número de cuarenta estudiantes divididos en grupos de cinco, reciben entrenamiento. El laboratorio de inglés de la Fuerza Aérea Guatemalteca fue entregado como parte del programa MAP y es uno de los sistemas más completos y modernos para la enseñanza de idiomas. El método consiste en un sistema Audio-Visual que comprende: cintas pre-grabadas, libros de texto y libros de trabajo. El estudiante recibe la instrucción preliminar en el salón de clase, donde es explicado el tema de la lección y se practican ejercicios de lectura, de gramática y de participación activa para el alumno. Después de haberse llevado a cabo la parte preliminar de la lección, el estudiante pasa al laboratorio que consta de seis cabinas cada una con su respectiva grabadora de cinta magnetofónica, en la cual el alumno escucha la cinta maestra pre-grabada referente a la lección por medio de unos audífonos; al mismo tiempo, el alumno encuentra en la cinta ejercicios de participación, para practicar lo que aprendió anteriormente en clase. De esta manera el estudiante tiene la oportunidad de grabar su propia voz en una cinta magnetofónica y escuchar después la grabación de su entonación y pronunciación, comparándola con la del instructor que grabó la cinta maestra. Esto permite al instructor y al alumno corregir los errores que pudieran haber.

Bajo este sistema el aprendizaje es variado, cómodo, eficaz y al mismo tiempo rápido, ya que el alumno puede aprender, si demuestra empeño y capacidad, en menor tiempo que con otros sistemas.

Los miembros del personal de la FAG no necesitan llenar ningún requisito para recibir el entrenamiento y lo único que basta para asistir a clases, es deseo de aprender. Lamentablemente el cupo de estudiantes es limitado por lo pequeño de las instalaciones, sin embargo, se hace todo lo posible para que tenga acceso a las clases el mayor número posible de estudiantes.

El personal del laboratorio de inglés de la FAG se encuentra bajo la atinada dirección del Mayor de Aviación P. A. Hugo Benigno Siliézar Juárez y cuenta con dos instructores, el soldado de 1ª Carlos Ismael Zeceña García y el que esto escribe, así como también el aspirante Luis Alberto Menzel Véliz, quien está siendo entrenado para que en el futuro el laboratorio pueda contar con más personal docente y por ende, con más alumnos.

Se ha contado con la más completa colaboración de la Comandancia del Cuerpo y de la Misión Aérea del Grupo Militar de los Estados Unidos para llevar a cabo los programas de entrenamiento, proporcionando la última, repuestos y material para mantener funcionando el laboratorio ya que ambas han tenido en cuenta que una Fuerza Aérea bien entrenada es una Fuerza Aérea capaz.

# Las Misiones Militares en la Fuerza Aérea Guatemalteca

La función de las misiones en las Fuerzas Armadas de toda nación es únicamente técnica. Las misiones son contratadas en los países más desarrollados científica y tecnológicamente, aprovechando los nuevos conocimientos que han sido desarrollados por esos países. En el orden militar esa ayuda la imparten instructores, en distintas especialidades, aplicando los conocimientos logrados tanto en el campo científico como técnico, y por asesores que brindan su consejo en la solución de los problemas que se presentan en cada caso que se somete a consulta.

Participan activamente en el entrenamiento, pero no les es permitido tomar parte como actores en acciones de guerra o situaciones equiparables.

Existe actualmente la creencia errónea de que los instructores americanos participan en misiones de contrainsurgencia, combatiendo a las guerrillas, pero ello es absoluntamente falso, no sólo porque se comprometería al gran país del norte, sino porque resultaría tanto como convertir su importante misión, en una actividad mercenaria y porque, dar participación a personas extranjeras en nuestros problemas domésticos, sería vulnerar el principio de soberanía, de la cual somos tan celosos los guatemaltecos.

Luego de este breve exordio entramos a conocer cómo se ha desarrollado en Guatemala la acción de las misiones asignadas a la Fuerza Aérea Guatemalteca, y así vemos, como el piloto americano Wood, el mexicano Luis E. Ferro y el francés Minerly Wilson, colaboran con Dante Nannini, en la organización y funcionamiento de una escuela de aviación en 1913.

Más tarde, ya oficialmente, se contrata a Francia el servicio de una misión militar, y llega entre sus miembros el Oficial Aviador francés Barón René D'Eynde, en 1918, pero su actuación no pudo realizar nada efectivo porque el Barón D'Eynde falleció en Quezaltenango poco tiempo después.

Fue el año de 1921, durante el Gobierno que presidió el ciudadano Carlos Herrera, cuando una nueva misión militar francesa vino a Guatemala, entre cuyos miembros llegaron el Piloto Aviador Teniente Luis Framont y el mecánico Edgar Jeanneau (que aún vive en Guatemala) y es con su ayuda que, principia a funcionar la primera escuela con resultados positivos. Un cambio de Gobierno interrumpe la buena marcha iniciada ya sobre bases sólidas, y el año de 1922 el Gobierno del General José María Orellana, contrata los servicios del Piloto Aviador francés Edmundo Durel, para dirigir la Escuela Nacional de Aviación y Taller de Mecánica. Después llegó el mecánico Andrés Valdenaire que murió con el Mayor Juan B. Laylle.

El año de 1934 en el mes de junio, el Gobierno del General Jorge Ubico, contrató los servicios del aviador francés Henry Massot, como Instructor de Aviación, quien ejerció ese cargo con el rango de Coronel, modificándose después su nombramiento como Instructor General de Aviación, Jefe de Mecánicos y Director de la Escuela de Aviación Militar, cesando en el cargo el 5 de julio de 1944 a su solicitud.

En la época en que las misiones francesas brindaron su ayuda a la Aviación, se hizo sentir su influencia en el material volante usado por la Aviación Guatemalteca, siendo así como en Guatemala, se volaron los siguientes aviones: Blériot, Moisant, Avro, Farmán, Neuport, Morane, Potez y Caudrón.

A principios del año de 1944, comenzaron a venir aviones de manufactura americana y con ellos arribó a Guatemala el Teniente Charles Montgomery Jr., quien fungió como Instructor en el Cuerpo de Aeronáutica Militar los meses de agosto a octubre de 1944.

Con el triunfo del movimiento revolucionario de octubre de 1944, se formalizó el contrato entre el Gobierno de Guatemala y el de los Estados

Unidos de América, para el envío de misiones militares, siendo así como la Misión de la Fuerza Aérea Americana en Guatemala, dio principio a su gestión el 21 de febrero de 1945; su primer jefe, el Teniente Coronel Frank J. Puerta, Jr., quien desempeñó dicho puesto del 21 de febrero al 5 de diciembre de 1945; a quien sucedió el Mayor Merle S. Else, como Jefe interino del 5 de diciembre de 1945 al 1º de febrero de 1946; y le subragó el Teniente Coronel Stephen D. McElroy que fue Jefe, del 1º de febrero de 1946 al 31 de julio de 1948; siendo sustituido por el Teniente Coronel William J. Kennedy en la Jefatura de la Misión, del 31 de julio de 1948 al 23 de febrero de 1951; y el Mayor Ferdinand F. Schupp que era Subjefe de la Misión, asumió como Jefe interino, del 23 de febrero al 27 de abril de 1951; llega después el Coronel Richard C. Hutchison, como Jefe, del 20 de abril de 1951 al 20 de marzo de 1954; lo releva el Coronel Earl E. Batten en la Jefatura del 9 de marzo de 1954 al 2 de agosto de 1957; el Coronel James H. Havey asume la Jefatura, el 25 de julio de 1957 y la ejerce hasta el 3 de agosto de 1960; a quien sustituye el Coronel David J. Munson como Jefe de la Misión, del 31 de julio de 1960 al 12 de marzo de 1963.

El Coronel Gene L. Douglas, fue Jefe, del 2 de marzo de 1963 al 30 de septiembre de 1965. El Coronel Douglas fue el último Jefe de la Misión de la Fuerza Aérea Americana y el primer Jefe del Grupo Militar de los Estados Unidos de América, convirtiéndose entonces la Misión en Sección

La histórica Misión Militar Francesa, que llegó al país el año de 1921, entre cuyos miembros vinieron los pioneros que sentaron las bases de nuestra Fuerza Aérea. De izquierda a derecha, de corrido, aparecen: Teniente Luis Framont, de Aviación P. A., para formar pilotos; Comandante Gastón Contresty, de Artillería, Jefe de la Misión; Capitán Camilo Chartier, de Infantería; Ingeniero Edgar Jeanneau, de Aviación, para formar Mecánicos y Técnicos de Aviación y Capitán Luis Roche, Instructor de la Música Militar y Banda Marcial.

Aérea como una subdivisión del Grupo Militar de los Estados Unidos. Siguen entonces como Jefes de la Sección Aérea, los siguientes: El Teniente Coronel James J. Driscoll, quien siendo Subjefe asumió como Jefe interino, del 30 de septiembre de 1965 al 21 de marzo de 1966; llega posteriormente el Coronel Clarence D. Mitchell, quien ejerce del 28 de marzo de 1966 al 8 de febrero de 1967; el Teniente Coronel Robert C. Mickelsen también Subjefe, ejerce la Jefatura interinamente, del 8 de febrero de 1967 al 12 de septiembre de 1967; el Coronel Malcolm L. Nurnberg, del 12 de septiembre de 1967 al 25 de julio de 1969 y el Coronel Dale R. Deniston, que asumió la Jefatura de la Sección Aérea, el 14 de julio de 1969, hasta la fecha.

A partir del 1º de octubre de 1965, como ya dijimos la Misión de la Fuerza Aérea Americana, se transformó en Sección Aérea o Sección de la Fuerza Aérea Americana como parte del Grupo Militar de los Estados Unidos de América, el cual se formó en mayo de 1965, habiendo sido el Coronel Gene L. Douglas, el primer Comandante del Grupo Militar, del 1º de mayo al 30 de septiembre de 1965, habiendo desempeñado ambos puestos en ese período: Jefe de la Misión Aérea y Comandante del Grupo Militar.

Como Subjefes de la Misión de la Fuerza Aérea Americana actuaron: el Mayor Merle S. Else, del 21 de mayo de 1945 al 9 de mayo de 1947; Capitán Arthur B. Lyon, Jr., del 10 de julio de 1947 al 2 de junio de 1950; Mayor Ferdinand F. Schupp, del 3 de junio de 1950 al 4 de junio de 1952; Capitán Alvan C. Sherrill, Jr., del 2 de octubre de 1952 al 9 de febrero de 1956; Mayor James W. Harris III., del 9 de febrero de 1956 al 10 de febrero de 1959; Mayor James L. Stewart, del 24 de enero de 1959 al 2 de septiembre de 1962 y el Mayor James J. Driscoll, del 14 de agosto de 1962 al 30 de septiembre de 1965. En la nueva organización del Grupo Militar, se canceló el cargo de Subjefe de la Misión Aérea, reemplazándolo por el de Asesor de Operaciones Aéreas y de Entrenamiento, siendo el Mayor Driscoll el último Subjefe de Misión y el Mayor Bernard L. Westfall, el primer

La actual Misión Aérea Americana. En la gráfica aparecen, de izquierda a derecha, los Asesores de la Sección Aérea del Grupo Militar de los Estados Unidos de América, Sargentos Mayores Fermín F. Torres, Juan A. Pagán y Ambrosio Leos; Coronel Dale R. Deniston, Jefe de la Sección Aérea; Mayor Edward A. Griffin Jr., y los señores Walter C. Primmer, Raymond R. Russell y Erwin J. Kubicek.

Asesor de Operaciones Aéreas y Entrenamiento, quién lo ejerció del 18 de junio de 1965 al 26 de septiembre de 1967, fecha en que falleció trágicamente al servicio de la Fuerza Aérea Guatemalteca, donde fue muy querido y altamente apreciado por sus dotes de cumplido caballero y por el esmero y entusiasmo con que supo cumplir las funciones de su cargo. Le siguieron como Asesores de Operaciones Aéreas y de Entrenamiento, los siguientes: El Capitán William W. Blatchley, que lo ejerció interinamente, del 12 de octubre de 1967 al 4 de marzo de 1968; el Mayor Jack H. de Vault, del 26 de febrero de 1968 al 14 de julio de 1971 y Mayor Edward A. Griffin, Jr., del 7 de julio de 1971 hasta la fecha. La Misión Aérea Americana tenía a su servicio dos secretarias de 1945 a 1950, y por reducción de personal quedó únicamente la señorita Margarita Tejada Palomo, quien trabajó para dicha Misión desde el 1º de diciembre de 1945 al 1º de noviembre de 1965, cuando fue transferida al Grupo Militar Americano como Secretaria del Comandante, puesto que desempeña hasta la fecha. A la señorita Tejada, le fue conferida una Placa con las Alas de la Fuerza Aérea Americana, como aprecio y reconocimiento por sus sobresalientes servicios prestados a la Misión durante 20 años, la cual le fue entregada por el entonces Comandante de la FAG, Coronel P. A. Manuel Octavio Zea Carrascosa, en ocasión de celebrarse el Día de la Fuerza Aérea Guatemalteca, el 10 de diciembre de 1965.

La señorita Tejada, también fue condecorada con las Alas de la FAG, el 14 de septiembre de 1968, por Acuerdo Presidencial.

Por medio de la Misión Americana, la Fuerza Aérea Guatemalteca, ha obtenido apoyo logístico (limitado) espacios en las Escuelas de la Fuerza Aérea Americana, para efectuar diverso tipo de estudios mediante el otorgamiento de becas. Desde el establecimiento de la misión hasta nuestros días los tipos de aviones americanos que ha tenido la Fuerza Aérea Guatemalteca, son los siguientes: Waco, Ryan (Ala alta de 5 plazas), Spartan, Ryan STM, Boing P-26, Stearman PT-17, Fairchild PT-19, Bultee BT-15 Northamerican AT-6, Douglas C-47, Gruman-Guss (Anfibio), Helicóptero Hiller H-13, AT-11 y C-45, Thunderbolt P-47, Mustang F-51, Helicópteros H-19B, Helicópteros UH-1H, Cessna A-37B, Avionetas Cessna: 142, 170, 180, 182 y 206, y Avionetas Piper Cherockee, Azteca y Comanche. Aerocomander y Douglas C-54.

Señorita Margarita Tejada Palomo, Secretaria de la Misión de la Fuerza Aérea Americana, del 1º de diciembre de 1945 al 1º de noviembre de 1965, donde ha prestado importantes servicios que se reflejan en beneficio para la FAG.

# CONJEFAMER

*¿Que es la CONJEFAMER?*

Es la Conferencia de Camandantes, Comandantes en Jefe, o Jefes de Estado Mayor de Fuerzas Aéreas Americanas que se celebra anualmente y su sede se alterna un año en los Estados Unidos de América y el siguiente en un país de América Latina. Previo a este cónclave se lleva a cabo una reunión en la Zona del Canal de Panamá con el nombre de Reunión Pre-Plan. A ella asisten representantes de los Comandantes de Fuerzas Aéreas con cuyas instrucciones se elabora el temario que habrá de discutirse en la siguiente CONJEFAMER.

Temas de gran importancia, común a todas las Fuerzas Aéreas Americanas son tratados y las resoluciones tomadas, son presentadas en forma de recomendación a sus respectivos gobiernos, cuando su aplicación está fuera de la potestad de los Comandantes.

La contrainsurgencia, el CAMI (Correo Aéreo Militar), el Apoyo Logístico, el SITFA (Sistema Internacional de Transmisiones de las Fuerzas Aéreas), el SAR (Servicio Aéreo de Rescate), son algunos de los temas que a menudo se tratan en las conferencias.

La I CONJEFAMER se celebró en Washington, D. C. E. U. de A. en mayo de 1961 y nuestra delegación la presidió el entonces Comandante de la FAG, Coronel José Luis Lemus Ramis; la II tuvo lugar en Buenos Aires, República Argentina en mayo de 1962 y el Comandante se hizo representar por el Coronel Roberto Guzmán Chinchilla.

La III fue en Washington en mayo de 1963 y a ella asistió como Presidente de la Delegación de Guatemala, el Coronel Manuel Octavio Zea Carrascosa, Comandante de la FAG en aquellos días, llevando como Ayudante-Asesor al Mayor Marco Antonio René Bustamante E. El Coronel Zea Carrascosa presidió también las Delegaciones que asistieron a las IV y V CONJEFAMER que tuvieron realización en Río de Janeiro, Brasil y en Washington los meses de mayo de 1964 y 1965, acompañándolo como Ayudantes Asesores

Bandera y emblema de la CONJEFAMER. La gráfica corresponde a un cromo de la VII conferencia realizada en Caracas, Venezuela en mayo de 1967.

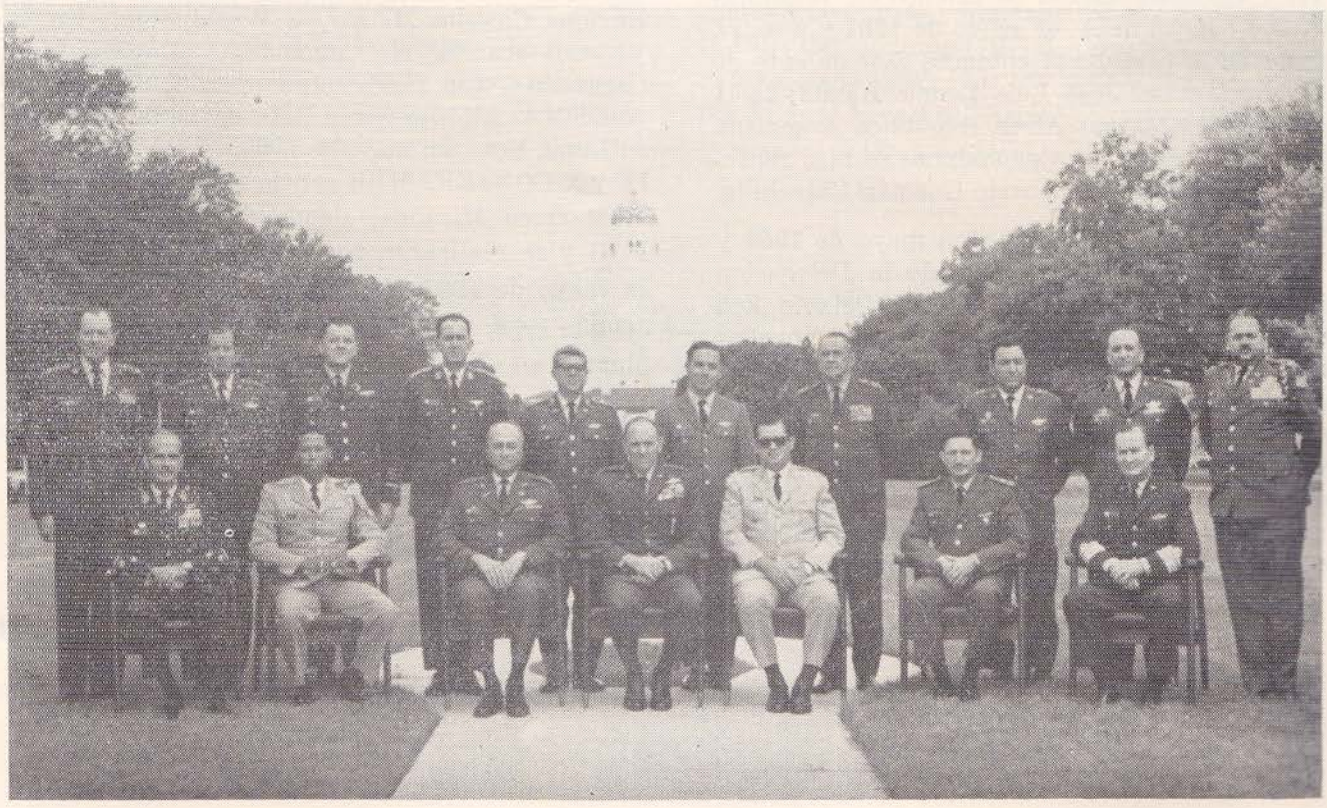
el Teniente Coronel y Licenciado Manuel de J. Girón, al Brasil y el Teniente Coronel Leopoldo Enrique Castillo Melgar, a Washington. En la VI Conferencia el Comandante Coronel Zea Carrascosa, fue representado por el Coronel P. A. DEMA. Alfonso Girón Beteta y se llevó a cabo en Lima, Perú, en mayo de 1966. A las VII, VIII, IX y X CONJEFAMER asistió el General Doroteo Monterroso Miranda, siendo Comandante de la FAG y se realizaron por su orden en Venezuela en mayo de 1967; en E.U.A. en ese mismo mes del año 1968, en Chile en mayo de 1969 y en Washington en el mes de mayo del año 1970.

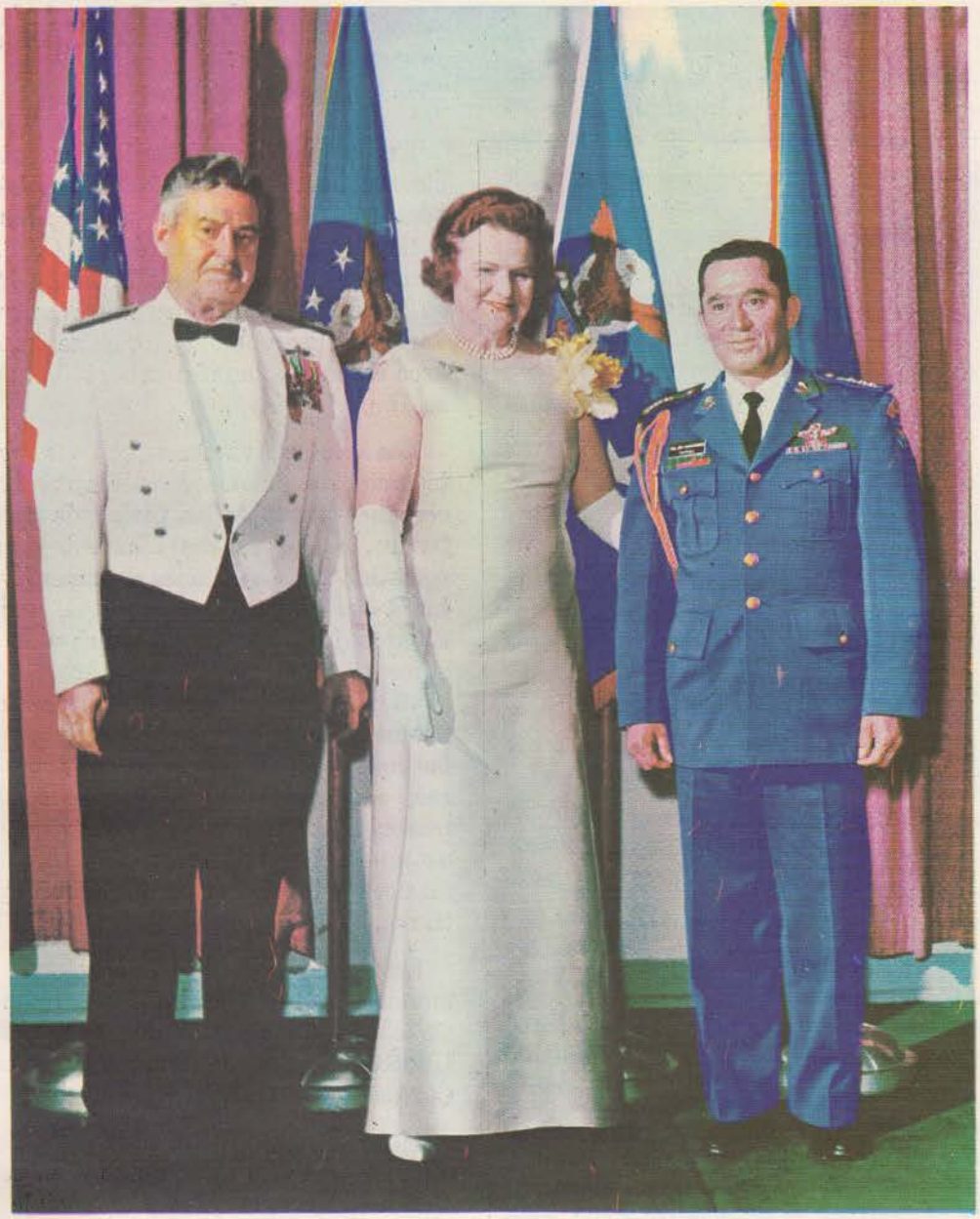
Le acompañaron como Ayudantes Asesores el Coronel Luis Ernesto Sosa Avila en 1967, el Teniente Coronel Augusto Morales Villatoro en 1968, el Coronel Luis Federico Fuentes Corado en 1969 y el Capitán Darío Valdés en 1970.

Los Comandantes de las Fuerzas Aéreas del Continente que asistieron a la V Conferencia Interamericana de Comandantes de fuerzas aéreas CONJEFAMER, celebrada en Washington del 3 al 9 de mayo de 1965. Primero de la derecha, Coronel Manuel Octavio Zea Carrascosa, en la segunda fila.

# LA FUERZA AEREA GUATEMALTECA EN CONFERENCIAS INTERNACIONALES

La gráfica recoge al grupo de Comandantes de Fuerzas Aéreas que asistieron a la X CONJEFAMER, celebrada en la Base Aérea de Randolph, Texas, Estados Unidos de América, en mayo de 1970. Segundo de la derecha, General Doroteo Monterroso Miranda, en la segunda fila.





En los primeros días de mayo de 1963 se llevó a cabo en la ciudad de Washington, la III Conferencia Interamericana de Comandantes de Fuerzas Aéreas. En la gráfica el General Curtis LeMay, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, la señora LeMay y el Coronel Manuel Octavio Zea Carrascosa, Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, en la cena que el General LeMay ofreció a sus colegas Latinoamericanos en aquella ocasión.

# Salto a la Vida

## "De la vida Real"

Capitán P. A.,

CALOS A. POZUELOS V.

Graduado como Oficial en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), el 26 de junio de 1964, donde fue Cabo y Sargento Dragón, obteniendo el Premio General Justo Rufino Barrios. Ha desempeñado el cargo de Comandante de Pelotón en varias Zonas y Bases Militares de la República, Comandante de Pelotón de Paracaidistas en la Base Militar General "Felipe Cruz", Comandante de Pelotón de la Compañía de Cadetes de la Escuela Politécnica, Instructor de Táctica y Entrenamiento Físico en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Efectuó sus estudios de aviación en Bases Aéreas de los Estados Unidos de América, de Macklan Air Force Base, San Antonio Texas; Forth Wolters, Army Aviation Schools, Mineral Wells Texas; Forth Rucker Army Aviation Schools Enterpise Alabama; Cleyton Air Force Base; Phisical Training Course, graduándose de Piloto Aviador Militar. Desempeñó los cargos de Supervisor de Mantenimiento del Escuadrón de Helicópteros de la FAG. Instructor de Helicópteros en la Escuela Militar de Aviación y actualmente es Subdirector de la EMA. Posee las Alas de Paracaidista Maestro, y dos citaciones en la Orden General del Ejército.

En los primeros días del presente año, la Sección de Operaciones de la Fuerza Aérea Guatemalteca (FAG), programó uno de los ejercicios de rutina para el Escuadrón de Caza. Una de las escuadrillas de Aviones Mustang F-51, tendría a su cargo la Operación "Tikal", precisamente llevaría ese nombre, ya que se realizaría en un área cercana a la milenaria ciudad sede del inmenso Imperio Maya.

Los Pilotos Aviadores, con sus respectivos aerotécnicos, tendrían que vivir en áreas de vivac, cercanas a una de las pistas de nuestro suelo petenero. Ocho largos días este personal estaría sometido a los ejercicios de supervivencia, expuestos a las plagas de mosquitos, durmiendo en el suelo bajo carpas, castigados por el inclemente clima tropical que oscila entre los 85 a los 105 grados Fahrenheit, en nuestra maravillosa selva petenera, donde la más exorbitante fauna, con las más peligrosas víboras, las más bellas maderas, así como peligrosos animales salvajes, los más bellos ríos, lagos y paisajes; en fin las selvas de nuestro norte territorial poseen los más bellos matices que el Ser Omnipotente puso sobre la tierra.

La Escuadrilla de los Mustang F-51, iba comandada por el Capitán P. A. Francisco Cosenza Chacón, y sus elementos eran: Teniente Luis Urrutia, Capitán Guillermo Ponciano y Capitán Carlos Eliseo Gálvez.

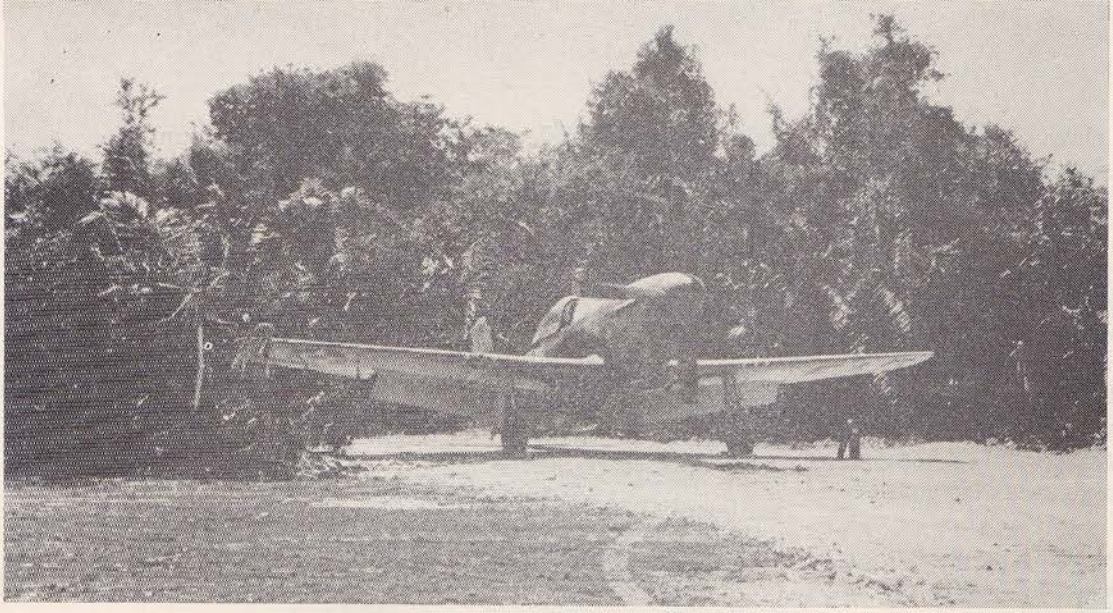
Llegó el gran día: la Operación "Tikal" se iniciaba, y todos los Pilotos iban con el deseo de obtener el mayor provecho posible del ejercicio, y así fue; todo salió exactamente como se había programado, se llevó a cabo la crítica del ejercicio y se felicitó al personal que participó. Ya todo estaba listo para el retorno a la Fuerza Aérea Guatemalteca (FAG); después de ocho días, el 1º de febrero del corriente año se inició el retorno; esa mañana, el sol alumbraba con todo su esplendor, era un día azul como suele ser la mayoría de los días en esa época del año; el contraste de

la verde selva con el agua clara de los lagos, imprimía al espíritu cierta especial tranquilidad, no podían imaginarse aquellos aguiluchos, que algo anormal sucedería; el Comandante de la Escuadrilla tendría un paro de motor, de su avión F-51 número 381, él me narró su dura experiencia en la siguiente forma: "El imponente y sonoro rugir de los motores de los Aviones F-51s se hizo escuchar a mi señal, nos aprestábamos al retorno; poco tiempo después nuestra escuadrilla se aprestaba en una brillante formación en rombo, varios minutos de vuelo habían pasado, cuando

Capitán P. A. Francisco Cosenza Chacón, piloto del F-51 accidentado en Flores, Petén.

nos dispusimos a efectuar unas pasadas a baja altura sobre el azul lago de Petén Itzá y el área donde habíamos permanecido por largos ocho días. En mi última pasada me encontraba ya en un viraje ascendente sobre el lago a una altura de 3,000 pies sobre el terreno, cuando de pronto mi avión se sacudió violentamente y al revisar mis instrumentos comprobé que el motor se había parado. En ese preciso momento experimenté diferentes emociones, tan rápidas unas de otras que creo difícil precisar exactamente, qué fue lo que sentí, quizá el miedo a lo desconocido, cólera que me sucediese una cosa así, en un momento y lugar tan difíciles ya que abajo sólo había agua y selva, pero mientras todo esto pasó por mi mente, y sin darme cuenta, ejecuté todos los procedimientos de *emergencia,* que tantas veces había practicado y que en esa oportunidad no dieron resultado.

Cada segundo que pasaba significaba que me acercaba más al suelo y que la final y definitiva decisión de "saltar" debería tomarla en este instante; creo que únicamente el piloto que haya experimentado una situación de emergencia de esa gravedad podrá comprenderme. Haciendo acopio de la mayor serenidad posible, ya que sabía que de ello dependía precisamente que pudiera sobrevivir, llamé por radio a las otras unidades, reportando lo que me estaba sucediendo y dándoles mi posición y mi última alternativa: "saltar en paracaídas", me solté de los arneses, desconecté el radio, bajé el asiento antes de tirar la cabina, miré el altímetro y marcaba 1,200 pies sobre el terreno; al lanzar la cabina, y lanzarme al vacío, el fuerte impacto me despojó de mi casco de vuelo, y recuerdo que vi cielo, tierra, cielo, selva, cielo, nuevamente, y recordé que tenía que halar la anilla de apertura del paracaídas, y así lo hice, hasta que sentí un fuerte golpe, que ha sido el más fuerte, pero el más divino que he sentido en mi vida; ese golpe fue la apertura del paracaídas, por instinto miré hacia arriba, y me pareció ver algo extraordinario, como una gran mano con sus dedos sosteniéndome; todo fue tan rápido que no podría precisar qué tiempo transcurrió; luego observé hacia abajo y la espesa selva estaba muy cerca y apenas pude observar que mi avión caía pesadamente a estrellarse a esa selva, de donde jamás saldría; se escuchó una sorda explosión, y una espesa columna de negro humo, y yo fuimos los únicos testigos; instantáneamente después cubriéndome la cara con los brazos y los ojos cerrados, entré a la selva, rompiendo ramas, hasta que yo mismo, no me explico cómo llegué al suelo. Todo sucedió en un instante y luego vino el silencio, ese silencio que a veces tiene la selva; luego sin soltar mis arneses, pude escuchar que mi corazón latía rápida y fuertemente; me hinqué en la hojarasca húmeda y agradecí, a Aquel que una vez más me había protegido. Me despojé del paracaídas y principié a escuchar ruido de aviones, sobre mi cabeza, pero no los podía ver por lo espeso de la jungla; yo sabía que estarían volando hasta encontrarme; experimenté cierta desesperación y cargando con mi equipo de



Este es el avión Mustang F-51 Nº 381, en el área de la Operación "Tikal", momentos antes de su último despegue.

supervivencia, principié a caminar abriéndome paso con mi machete, siguiendo un rumbo de 350 grados.

En tanto me daba cuenta que la operación de búsqueda desde el aire se había intensificado ya que los escuchaba por todas partes, ruido de aviones pero no los podía ver. Sin descanso y después de caminar por el término aproximado de una hora, encontré un claro muy pequeño, que pensé que no me serviría; mas, sin embargo, me senté y saqué mi espejo de señales y lo principié a utilizar; grande fue mi sorpresa cuando me di cuenta que un avión C-47 de Aviateca me había localizado; el avión circuló sobre la pequeña área, moviendo sus alas para indicar mi posición; luego pude ver otros aviones, eran T-33 que habían llegado de la ciudad de Guatemala, así como helicópteros; yo estaba convencido que no se irían hasta sacarme o al menos hasta darse cuenta de que estaba a salvo. Seguí caminando, brújula en mano, buscando la fresca agua del lago, ya que el calor era asfixiante; luego todo volvió a quedar en silencio; seguí caminando, buscando un área más amplia para que el helicóptero pudiera sacarme; de pronto principié a escuchar voces y por un momento, pensé que era mi imaginación, mas poco después encontré una patrulla de la Policía y voluntarios que venían en mi busca; después de abrazos y felicitaciones recorrimos juntos lo que nos faltaba para llegar al lago, donde fui recogido por un helicóptero, y antes de llevarme a Ciudad Flores, pasamos viendo el lugar donde había caído el avión. Estaba a unos trescientos metros y una columna de humo negro aún salía, señalando el lugar donde quedaría para siempre lo que fuera el Avión Mustang F-51 número 381.

Pocos días después regresé a mis labores habituales, como si nada hubiese sucedido, pero aún tengo el deseo o quizá curiosidad de regresar algún día al lugar en que caí, y observar el cielo azul, que me imprimía especial tranquilidad. El primero de febrero de 1971, a las 11:03 horas de la mañana, cuando efectué el salto más grande de mi vida, sin ningún entrenamiento "El Salto a la Vida".

Algo de lo más curioso de este acontecimiento, fue que el hombre que más se preocupó por la creación de un botiquín y equipo de supervivencia, para los Pilotos de Caza, hasta lograrlo, jamás se imaginó que él sería el primero en usarlo.

El avión F-51 Nº 381, después de haberse estrellado en la selva petenera.

# SINTESIS HISTORICA DEL DESARROLLO DE LA AVIACION NACIONAL

CORONEL P. A. TOMAS LETONA.

Oriundo de la Ciudad Capital, consagró treinta y tres años de su vida al Servicio de la Nación, graduado en la Escuela Politécnica, prestó servicios en la Guardia de Honor, Estado Mayor del Ejército, Secretaría de la Guerra, Instructor en Chimaltenango, Inspector de la Escuela de Corrección de Menores y Estado Mayor Presidencial. Efectuó estudios de Aviación en México y en los Estados Unidos de América, donde se graduó como Piloto Aviador Militar. Sirvió como Piloto Aviador del Cuerpo de Aeronáutica Militar, por más de dieciséis años hasta llegar a ocupar el cargo de Subjefe de ese Cuerpo. Interventor de la Empresa Guatemalteca de Aviación Aviateca. Director General de Aeronáutica Civil, Director de Seguridad Nacional y Concejal de la Municipalidad Capitalina, vive actualmente retirado en la vida privada.

Una vez más como de costumbre, año con año venimos los "Caballeros del Aire", a conmemorar uno de los aniversarios más connotados al que concurren un grueso grupo castrense y otro civil, de quienes se han dedicado y lo siguen haciendo a las distintas ramas de la Aeronáutica. Este día es de gran regocijo recordando con admiración a los precursores que cimentaron las bases fundamentales alrededor de las cuales el torbellino del progreso ha venido experimentando grandes realizaciones, para llegar a conquistar el espacio; volando a través de sus latitudes y longitudes casi infinitas, tocando territorios de otros planetas, la Luna y Venus. Es indudable que el incipiente inicio tuvo su cuna, desde que los hermanos Mongolfier y otros en noviembre de 1783, volaron en su globo famoso. Leonardo da Vinci, por cuyos inventos y teorías de artefactos; como el primer descenso en paracaídas fue experimentado por Gernerin descendiendo encima de una de las calles de Londres en 1797. Pero no era esto lo buscado por el hombre, quien deseaba imitar a semejanza de las aves, sus travesías. Entonces surgió el barrilete y Sir George Cayley en 1804 fabricó con una pequeña rueda uno de ellos, con cola y una ala semicircular con una superficie de no más de 154 pulgadas, que logró volar. Sería prolijo y cansado hacer mención de tanta perseverancia y tenacidad hasta lograr el arribo al escenario de ensayos de los Hermanos Orville y Wilbur Wright, quienes lograron hacer un vuelo con un diseño de aeroplano de dos alas con impulso de fuerza motriz y con un viento de 27 nudos lograron despegar por primera vez cubriendo 120 pies de longitud durante 12 segundos. Este paso trascendental estimuló el entusiasmo de los de su generación, que en distintos países del Orbe también hacían experimentos semejantes, sin lograr algo tan efectivo como ellos —Los Hermanos Wrigth— hasta entonces.

Lo primero fue el medio ambiente o sea el análisis de la capa atmosférica, por su densidad sujeta a las temperaturas, la que se comparó al medio acuático, en donde también se hicieron experiencias de sus fenómenos.

El segundo paso fue el de los medios propulsores —plantas motrices—.

El tercero los recipientes para carga y pasaje o sean las cabinas.

Y por último el conductor o sea el piloto aviador.

Estos tres elementos tenían que reunir cada uno en sí las seguridades necesarias para sentar el principio de navegación aérea: "es el arte de conducir una aeronave con todas las seguridades del caso, despegando de cualquier superficie y posándose en otras".

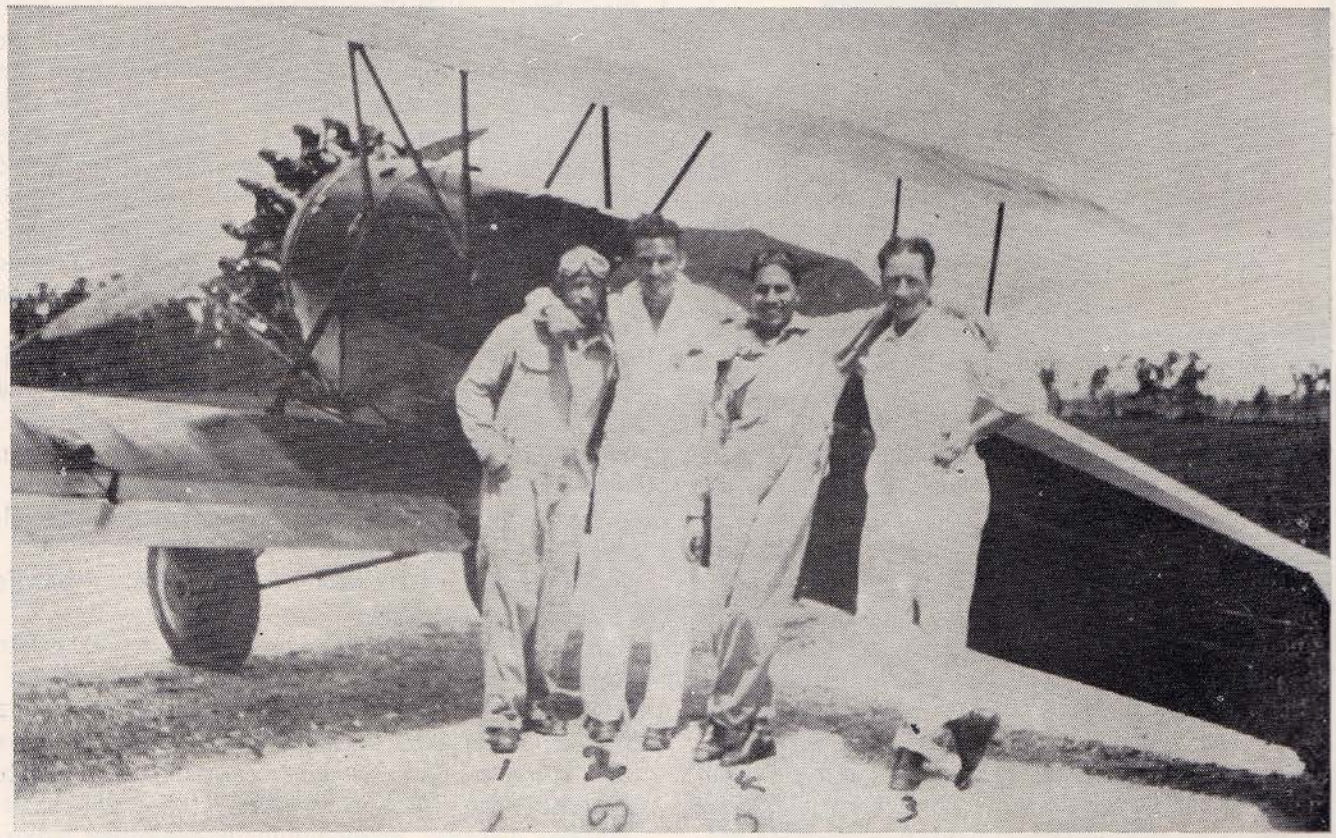
¿Cómo conseguir estas seguridades en cada uno de los elementos ya citados? Atmósfera, Plantas Motrices, Cabina y Piloto Aviador. Ardua ha sido la tarea emprendida para sondear

la capa atmosférica que rodea nuestro globo terrestre, la que sufre a diario cambios ordinarios por los movimientos de la tierra alrededor del Sol, operándose cambios de temperatura, variables en cada uno de los hemisferios, razón por la cual la meteorología desempeña un gran papel de la navegación aérea, indicando los caminos o rutas imaginarias de menor peligro a las aeronaves en vuelo.

Las plantas motrices era el toque mágico que algunos constructores de aerostatos agregaron, para no estar sujetos exclusivamente a la dirección en que los llevara el viento; así apareció en 1852 un ejemplar, el Giffards, guiado por una pequeña máquina a vapor, volando de París a Trappes durante un período de tiempo que la velocidad arrojó un índice de seis millas náuticas por hora. Haciendo uso de aspas que daban la idea de la existencia de la hélice, descubierta más tarde y la que hoy en día va desapareciendo del transporte pesado.

Extenso sería hacer mención de los primitivos motores iniciándose, con los de dos ciclos o tiempo de motor, luego pasar a los de cuatro tiempos; los de enfriamiento por agua y otros líquidos y por último los enfriados por efectos del viento.

Así ocurrió con los fuselajes en los que va empotrada la cabina, las que al principio fueron descubiertas y con parabrisas, obligando a los tripulantes a llevar abrigos y cascos o *helmets* en la cabeza con anteojos para volar, siendo muy especiales en su hechura y en su forma; pronto surgieron ideas, como las de transportar correo y carga, combinando algunos asientos para pasajeros, viendo el aspecto lucrativo, para cuyo logro, necesario era buscar la comodidad de los usuarios, siendo los vuelos a alturas que no requerían equipo especial para oxígeno, salvo los que ya se hacían para las tripulaciones en experimentos para medir la altura máxima, o sea lo que decimos nosotros, el cielo tope de la aeronave; así nació la cabina cerrada con puer-

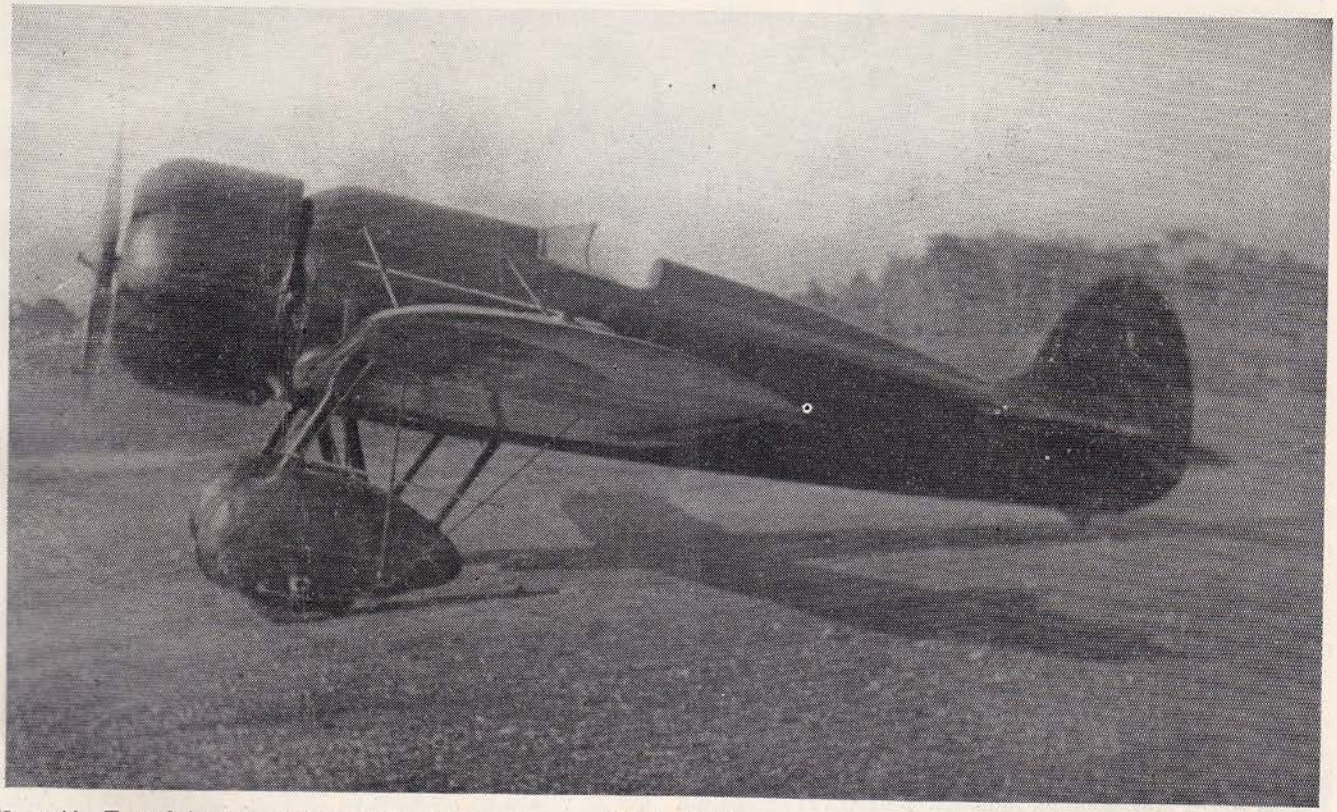


La Cámara de Comercio de Tampa, Florida, Estados Unidos de América, invitó a Centro América a enviar un estudiante de aviación a la Escuela Mc.Mullen. De derecha a izquierda: José María Guilar, de Honduras; Marcos Gelabert, de Panamá —ya fallecidos— fue Director General de Aeronáutica Civil de su país; Capitán Tomás M. Letona, hoy Coronel P. A. También sirvió igual puesto en su patria, Guatemala; Capitán Herman Barón, de El Salvador, fue, igualmente, Director General de Aeronáutica Civil de su patria, siendo ahora Coronel P. A. Avión Pitcarin, de correo aéreo, con motor enfriado por aire.

tas y ventanillas. Agregadas a los tipos de fuselaje iban la o las alas, según fueran monoplanos, biplanos, sesquiplanos, etcétera; las que tienen fuertes ensambles con herraduras y cables de tensión para alinear o reglar los ángulos de vuelo y tener eficiente performance de vuelo. Los trenes de aterrizaje fueron en un principio, sus rodajes como ruedas de bicicleta y con el tiempo se ha llegado hasta los retráctiles de la era actual.

Los demás aditamentos, como son los timones de cola y alerones que son las riendas, por decirlo así, que hacen posible el deslizamiento de la aeronave que se mueve sobre sus ejes transversal, vertical, y longitudinal dando movimiento de profundidad, dirección y de banqueo, durante las maniobras del vuelo.

Por último llegamos al cuarto elemento, tal vez sea el más complejo, el que lleva sobre sus hombros la responsabilidad ética del transporte, como es el Capitán de aeronave. Y como en todo orden de cosas, los conglomerados o grupos (dicho al inicio de mi exposición castrense y civil), la jerarquía se ha venido estableciendo desde la primera guerra mundial de 1914-1918, en que las primeras escuelas de aviación comenzaron a dar sus frutos, pues cada una de las naciones participantes en el conflicto habían venido improvisando a Pilotos Aviadores. Dicha Guerra Mundial dejó un cúmulo de experiencias que se utilizaron durante la Segunda Guerra Mundial de 1939 a 1945. Sin embargo había una interrogación, acerca de cuál era el grado de preparación, conociendo estadísticas tanto de material aéreo como de Pilotos Aviadores. Pero el dominio del aire se sigue disputando en el Mundo, tanto por quienes fabrican equipo aéreo, como por las pequeñas naciones para sus necesidades comerciales y deportivas y de quienes quieren estar preparadas para su defensa, las que obtienen los equipos necesarios, tienen sus propias escuelas, y las naciones poderosas ayudan a las menos desarrolladas con la preparación de más "Caballeros del Aire", todos a quienes hoy rendimos homenaje en el "Día de la Aviación Nacional"; un saludo silencioso a los desaparecidos. ¡Flores sobre su tumba! ¡Viva el progreso de la Aviación en manos de nuestros compañeros! ¡Vivan los Pilotos Aviadores Centroamericanos!



Un avión Travelair muestra la cabina únicamente con *Windschield*; por su deficiencia contra el viento, se volaba como lo ilustran otras fotos. (Tipo de aeroplano de 1929.)

Otra aeronave de 5 pasajeros, con cabina cerrada mecánicamente —se llamaba "Tánger"—, cuyos controles técnicamente elaborados demostraban la posibilidad del control automático —hoy en uso—. (Foto tomada en 1929.)

Esta fotografía muestra un grupo de alumnos con su Instructor de vuelo (el de en medio), Capitán Alonso Reyes, de la Fuerza Aérea Mexicana, ya fallecido. Muestra el equipo con que se volaba en los años de 1928-29. El avión es un Avro, cuyo motor daba revoluciones con la hélice también. (Motor rotativo). Primero de la izquierda, Coronel Tomás M. Letona.

# ¿Qué es un A-2?

Coronel de Infantería Enrique Ruiz García, condecorado con la Cruz del Mérito Intelectual, autor del Ensayo Geopolítico de Centro América, de otras obras y de gran cantidad de artículos publicados en la Revista Militar y en diversos órganos de información; ocupó importantes cargos en la Institución Armada. Posee también la Medalla de la Víctoria de la II Guerra Mundial, otorgada por el Ejército de los Estados Unidos de América; es un gran colaborador de la Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca, y actualmente se encuentra retirado.

En un Estado Mayor Aéreo, el A-2, es el Jefe y Director de los Servicios de Inteligencia Táctica y Estratégica, sobre el campo enemigo en tiempo de guerra y sobre el posible enemigo en tiempo de paz, actividades éstas, que deben estructurarse y realizarse en la misma forma y concomitancia con el Estado Mayor General de las Fuerzas Armadas, pero con los objetivos específicos de su Fuerza. La importancia que la información aérea tiene para su Fuerza en particular y para todas las fuerzas armadas en general, puede ilustrarse con un ejemplo primitivo, pero muy objetivo: durante la guerra de secesión de los Estados Unidos, se encomendó a Randolph Bryant, Oficial del Ejército Federal y estudiante de Ingeniería, la misión de trazar un mapa que contuviera las posiciones del Ejército Confederado que se encontraba alrededor de Yorktown, para lo cual se utilizó un globo hecho de algodón impermeabilizado que fue elevado por medio de aire caliente obtenido de una hoguera de leña de pino. Para el General Honston, que había sido el de la idea del mapa, fue un éxito la operación y la utilidad que de ella obtuvo en su planeamiento de campaña, lo manifiesta así al decirle al referido Oficial Bryant: "Lo retendré a mi lado por la eventualidad que tenga que subir de nuevo, porque usted es mi único aeronauta con experiencia". Fácil es deducir que aquella incipiente operación aérea, cuenta en la actualidad con ilimitados recursos que proveen la versatilidad de las máquinas aéreas de la actualidad, incluyendo el uso de satélites y toda una gama de artefactos electrónicos y la perfección de las cámaras fotográficas, fotogramétricas y fotogromiátricas, completadas con la acuciosidad del desarrollo, proyección, copia y computación.

Un Servicio de Inteligencia eficiente es tan necesario en tiempo de guerra como en tiempo de paz y sus funciones básicas son: la colección, ordenamiento y formulación de la información útil, que se deba distribuir, para resguardar la seguridad de la Nación. Estas funciones hasta hoy poco comprendidas, no tienen nada de aciago, ni tampoco nada de envidiable, los riesgos que se corren no son ni menos ni más, que los mismos que se corren en cualquier otra operación militar. Lo importante es cumplir los requerimientos que demanda la seguridad nacional, la de la Institución Armada, y la de la propia Fuerza Aérea, dentro de sus propias atribuciones.

Para realizar una operación de Inteligencia Militar se necesita seguir un minucioso proceso de acuciosidad, sentido común e intuición. Sus fuentes primarias en un 80% se encuentran en los libros, revistas, exploraciones técnicas y científicas, foto-

grafías, análisis comerciales, de periódicos, transmisiones de radio, consultas a personas que estén al corriente de los acontecimientos lugareños o de la política general del país o región, los movimientos marítimos, aéreos y de transportación terrestre, etcétera.

Todos los países tienen un centro de coordinación de la información, para evitar que se dupliquen los datos y, más que todo, para que no se distraigan en el mismo campo de actividades, dos o más servicios o entidades.

En síntesis es preciso contar para las esferas superiores de los Servicios de Inteligencia, con un sistema bien organizado, para que no se ocupe ninguno de los elementos en cuestiones de política interna-campo que corresponde a los servicios de contrainteligencia, sino que conserven su campo de acción en el teatro enemigo, coordinando sus planes de búsqueda de información con los servicios de contrainteligencia para resguardo de sus propias actividades.

Nuestro medio se presta mucho a tergiversaciones, respecto a la verdadera acepción de lo que es un servicio de inteligencia dentro del vocablo militar, se cree que concierne a la fiscalización de persona a persona, a la intriga política o a simples tramas policíacas, lo cual es un grave error. La inteligencia militar es un término estrictamente castrense y sus funciones son de seguridad, prevención y efectividad para el planeamiento de las operaciones de guerra. En las fuerzas aéreas, son los servicios de inteligencia circunscritos al campo de las actividades aéreas, su misión es buscar los blancos para sus proyectiles y el apoyo que prestan a las otras fuerzas, así como el rastreo con sus cámaras fotográficas en busca de objetivos terrestres, todo lo cual conlleva operaciones que sería prolijo enumerar o describir en un artículo como el presente, cuya finalidad es dar una somera ilustración para oficiales y tropa no asignados a servicios de inteligencia, así como a los lectores en general de la Revista Anual de la Fuerza Aérea Guatemalteca, que este año celebra las Bodas de Oro de su creación.

# CRONICA DEL VUELO DE BUENA VOLUNTAD GALVESTON-MEXICO-GUATEMALA

Por: MANUEL OCTAVIO ZEA CARRASCOSA.
Coronel de Aviación P. A.

Terminados sus estudios de Piloto Aviador y obtenido el diploma de Estado Mayor Aéreo en la escuela de Langley Field (actualmente Cuartel General del Comando Estratégico del Aire de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América) en junio de 1928, el entonces Comandante (Mayor) Piloto Aviador Oscar Morales López, fue trasladado para entrenamiento táctico al Tercer Grupo de Aviación de Ataque estacionado en aquel entonces en Fort Crockett, Galveston, Texas. Fue allá donde el Coronel Morales López admirando y envidiando las hazañas de los héroes del aire como las de el General Charles Lindbergh, Jiménez e Iglesias, del Almirante Bird, de Italo Balbo y de todos aquellos que ya fuera en aventuras o hazañas, se lanzaban al espacio sin temor a la muerte o al fracaso, en aras del desarrollo de la Aviación o por gloria y prestigio a su Patria. Fue en esos albores de la juventud, del entusiasmo, del valor y del amor al terruño que Morales López despertó una mañana del sueño de uno de esos vuelos, y fue también así como vino a su mente aquella famosa promesa que hizo y que posiblemente le dio la decisión de vencer los contratiempos que tuvo en su vuelo: "La Aurora o la Muerte", promesa que cumplió —La Aurora—.

OSCAR MORALES LOPEZ

As y pionero de la Aviación Nacional —Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca—, protagonista del Primer Vuelo Internacional, realizado por un aviador guatemalteco (marzo y abril del año 1929).

Morales López para convertir en realidad su sueño, pidió primero al Gobierno de Guatemala que comprara el avión para efectuar el vuelo: Houston-Veracruz-Guatemala. El Gobierno se negó a comprar el avión dando como razón, que el diario "El Imparcial" había fracasado en una campaña de recolecta de fondos para la compra de un avión para que el Coronel Miguel García Granados (QEPD), hiciera un vuelo a Washington, D. C. La noticia de la negativa del Gobierno llegó al diario de Guatemala por medio de su padre el Coronel Vicente Morales López (que también descansa en paz), y los propietarios y personal del diario, recogieron la idea, entraron en comunicación con el Gobierno y Morales López y con la autorización y beneplácito de ambos echaron al repique sus campanas; organizaron un Comité de propaganda y recaudación de fondos, el cual el pueblo, principalmente la clase obrera, acogió con gran entusiasmo, y fue así como se reunieron los fondos tanto para la compra del avión como para el financiamiento de otros gastos necesarios.

Los primeros cupones por el valor de Q1,000.00 fueron comprados por el Presidente de la República, de aquel entonces, General Lázaro

Fotografía de los actos con que se celebró la primera vez el "Día de la Aviación Nacional", el 1º de diciembre de 1947. En el orden de costumbre, los Suboficiales Julio Bonilla y José María Enríquez; el Teniente P. A. David Roulet, portando la Insignia Patria; el Teniente alumno José Luis Lemus, con el estandarte de la FAG, y los Suboficiales Carlos Marckwart y Enrique Letona Says.

Chacón y por los Ministros de Estado, así también el Ejército Nacional contribuyó voluntariamente con Q500.00.

El "Diario de Guatemala" lo componían los licenciados: H. Abraham Cabrera, Adrián Recinos, Rafael Ordóñez Solís y Mariano Cruz como propietarios; como Jefe de Redacción el licenciado Abraham Cabrera Cruz y como redactores-reporteros: Enrique Muñoz Meany, Emilio Barrios Pedroza, Fernando Juárez Aragón, Humberto Hernández Cobos, Francisco Azurdia Soto, Manuel Girón Cerna, Chepe Mayorga, Benjamín Cabrera Cruz y Héctor Fajardo Cadena, todos ellos estudiantes en aquel entonces. El Comité de Finanzas por Carlos Dorión, Benito Rodríguez, Juan Ernesto Pérez y otros, que con pena dice Morales López "no recuerda".

El vuelo fue planificado para ser efectuado en dos etapas: la primera Houston-Veracruz, el 31 de diciembre de 1928, la segunda Veracruz-Guatemala, el 1º de enero de 1929. Este itinerario hubo que ser modificado ya que el Gobierno deseaba que el vuelo de buena voluntad que hiciera de México a Guatemala el General Piloto Aviador Roberto Fierro, fuera correspondido por el ya en ese entonces Teniente Coronel Morales López, así, pues, la primera etapa fue cambiada de Houston-Veracruz a Houston-México, Distrito Federal.

También hubo de ser cambiada la fecha por razones de recaudación de fondos, y construcción del avión, la cual hubo de retrasarla para fines de marzo de 1929, esta fecha fue muy en contra del parecer de Morales López por razón de la casi nula visibilidad en esa época del año; humo causado por las quemas de las sementeras para las siembras (rozas) y primeras lluvias que llevan la visibilidad en muchas zonas casi a cero.

De acuerdo con los deseos tanto de "Diario de Guatemala" como del Gobierno, el avión fue bautizado con el nombre de "Quetzal", en un acto especial, que estuvo a cargo del Comandante de la Base Aérea de Fort Crockett, Galveston, Texas.

Fue así, en esas condiciones y circunstancias como el Coronel Morales López, despegó, a fines de marzo en una mañana bastante nublada y lluviosa de la Base Aérea de Ellinton, Texas, escoltado por el 80 Escuadrón de Ataque, al cual él perteneció durante ocho meses como agregado para entrenamiento táctico, al mando del entonces Capitán Piloto Aviador Ralph Wotten, hoy Teniente General, retirado.

El avión Waco T-10 que usó el Coronel Morales López, en el vuelo, era efectivamente un buen avión, absolutamente nuevo, salido de fábrica y entregado a él, personalmente en Austin, Texas, por el Piloto de pruebas de la fábrica Wedd Ruff. Tenía un motor de primera, el mejor que se construía en aquel entonces, el famoso Wright J-5 como el que usó el General Charles Lindbergh en su famoso e incomparable vuelo Nueva York-París.

El avión con su tanque adicional tenía una autonomía de siete horas = 900 millas. Preguntado sobre las bondades del avión, Morales López, nos dice: "A pesar que el avión estaba bien equipado en instrumentos, para aquella época, todo su equipo de navegación consistía en: compás magnético (brújula), indicador de velocidad, instrumentos de viraje y banqueo (chibola y aguja) y..., sécate. Radio-compás (radio-brújula); indicador de ascenso y descenso; horizonte artificial; VOR; DME; ¿radiocomunicación? etcétera. ¡Ja, ja, qué va! y continúa: "¿Saben ustedes que en aquel tiempo raras veces se obtenían tan siquiera los reportes del tiempo, menos al Sur de Río Grande?, pues los medios de comunicación: el telégrafo, cuando el alambre de la línea no se había caído por sí solo, lo habían cortado; todo el reporte del tiempo era: amaneció nublado, llovió (o no llovió anoche), está lloviendo o medio claro, tendencia a despejar (o a nublarse); bueno, no sé qué decir, pero lo que sí es cierto es que de los reportes del tiempo de hoy a los de aquel entonces, como dice el dicho: "¡para qué te voy a engañar!"; "pero más aún, estos reportes del tiempo se obtenían en tierra, ya en el aire era uno alma de la otra vida, completamente incomunicado"; "¡dichosos los pilotos de hoy!"... nos dice: "que mantienen constante comunicación, pudiendo los que tienen radios adecuados, comunicarse a miles de millas de distancia con otros aviones o con estaciones terrestres". Pero aquel pobre principiante, Teniente Coronel Morales López, que apenas tenía en aquel entonces 360 horas de vuelo como piloto; en aquellas condiciones y para mal de males, en el peor de los meses para volar, abril, ese pobre chapín si no hubiera sido por su buena estrella y su mano de brujo para aterrizar y por su olfato, porque la nariz le servía de radio-compás, hace ya 42 años que estuviera cargando tierra o se lo hubieran comido los zopes (zopilotes), o algún animal salvaje en alguno de aquellos abismos en que descansan el Popocatépetl, el Ixtlacihualt, el Citlaltepetl o Pico de Orizaba, las Sierras de Oaxaca, o cualquier otro de aquellos colosos que en tiempos límpidos sirven de radio-faros, pero que en tiempos nebulosos son los tipos más odiosos e indeseables para los aviadores; así, pues, queridos lectores, preparen el oxígeno para cuando se les vaya la respiración.

En la primera etapa del vuelo Galveston-México, Distrito Federal, a pesar que el tiempo fue bastante malo debido a las nieblas densas que en los meses de diciembre a abril se forman en las costas del Golfo de México (época de cacería de patos), y que tuvo que volar 400 millas sobre las embravecidas aguas del Golfo, fue sin contratiempos, aterrizando en el Campo Militar de Balbuena gallardamente, recibido con grandes honores y gran multitud de público, habiendo sido escoltado por un escuadrón de motoristas militares y de la policía, seguido por un gran desfile de carrozas adornadas y carros particulares hasta la Embajada de Guatemala, donde fue hospedado; era el Embajador el distinguido licenciado Roberto Lowenthal (ya desaparecido). En la ciudad de México el Coronel Morales López fue objeto de múltiples agasajos tanto de parte de las autoridades, como de clubes, asociaciones y personas particulares, habiéndole sido otorgadas varias condecoraciones.

En la ciudad de México nuestro Morales López tiene un accidente que ocurrió, así: él no pensaba permanecer en México más que una noche, pero al ordenarle el Gobierno de Guatemala corresponder la visita-vuelo que el General Roberto Fierro hiciera años atrás a Guatemala, con tal motivo se organizó en México una serie de agasajos con lista interminable, pues dicen que fue tal y tan larga la juerga, que el pobre Teniente Coronel más que otra cosa, parecía "Mico Empachado".

El Gobierno y el Pueblo mexicanos echaron la casa por la ventana, desde su arribo triunfal al Campo Militar de Balbuena hasta que salió, por

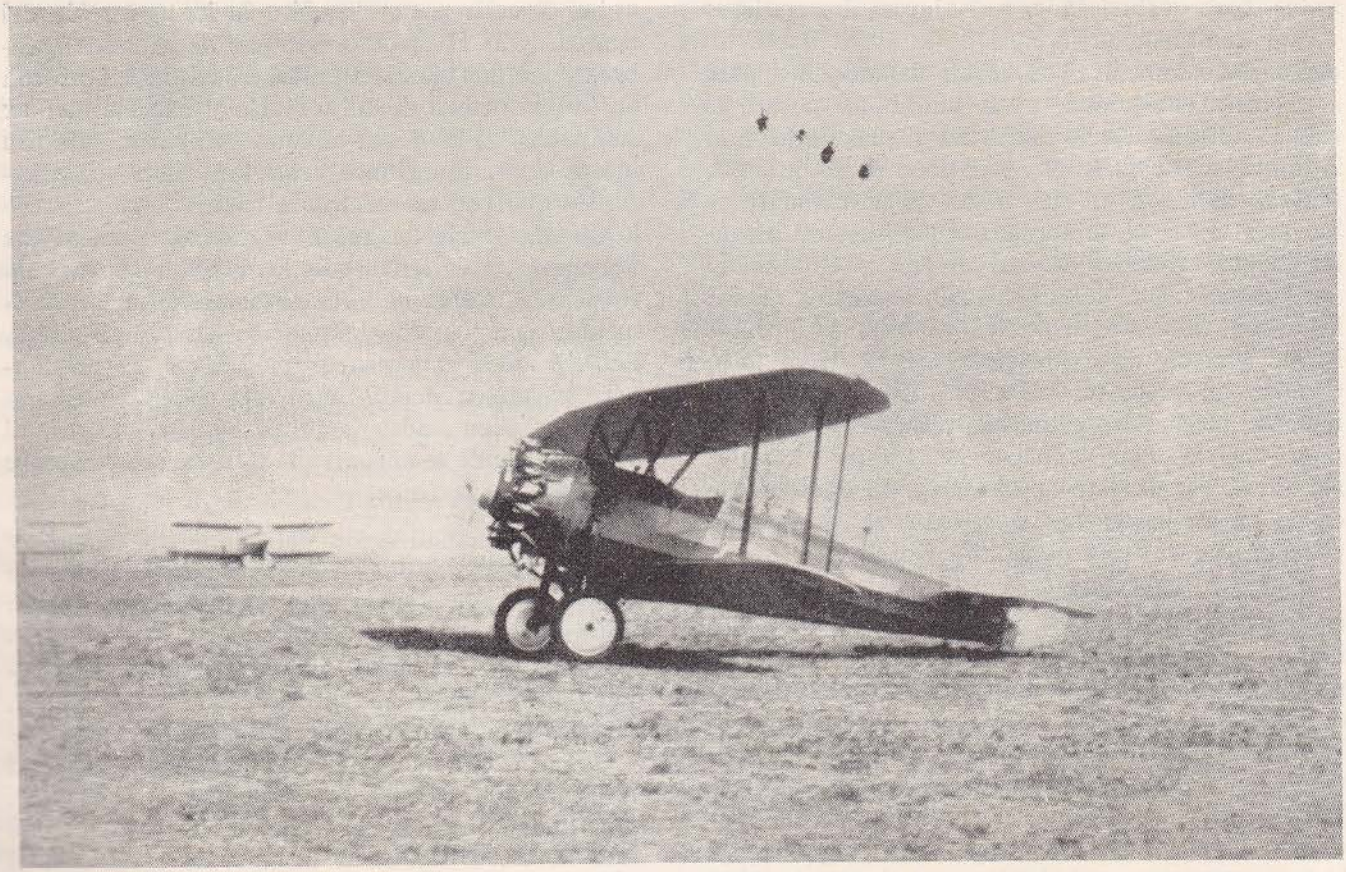
segunda vez, porque la primera ni siquiera salió debido al accidente que sufrió en la forma siguiente: Casi a hurtadillas (a hurtadillas porque los agasajos eran interminables) pudo tratar de salir de México, Distrito Federal, para Guatemala; digo "tratar de salir" porque la mañana que decidió hacerlo al llegar al campo de Balbuena, a las 5 de la mañana para trasladar su avión a la pista "Carranza" —pista construida especialmente para el despegue de tan famoso como arriesgado vuelo que hiciera el héroe de la Aviación Mexicana, Capitán Emilio Carranza—, en el campo civil no se le dijo que la pista quedaba en los alrededores del Lago Texcoco la habían partido para hacer un desagüe, de tal manera que cuando el Teniente Coronel aterrizó se encontró con tal zanja que ya no pudo salvar, lo cual ocasionó el accidente. El Gobierno Mexicano continuando sus atenciones y generosidad al Teniente Coronel Morales López, ordenó inmediatamente la reparación del avión, lo cual se efectuó en más o menos diez días. El avión quedó en perfectas condiciones, a excepción de los dispositivos de combustibles adicionales, motivo por el cual ya no se podía hacer el vuelo sin escalas de México, Distrito Federal, a Guatemala, teniendo que hacer escala a media ruta, en Tehuantepec. El Teniente Coronel había dejado en el compartimiento del avión su portafolio de navegación (mapas, transportadores, etcétera), ya con rutas calculadas y marcadas, portafolio que se extravió lo cual no fue notado por el piloto sino minutos antes de emprender el vuelo —el Coronel Pablo Sidar—, uno de los Ases y hombres valientes de la Fuerza Aérea Mexicana, y que muriera trágicamente con su copiloto Capitán P. A., Robirosa, en Puerto Limón, Costa Rica, por una fuerte tormenta en ruta de su vuelo de buena voluntad, sin escalas de México a Buenos Aires en el avión "Ejército Mexicano", biplano Douglas con motor Pratt & Whithey "Hornet" de 895 HP., piloto de gran experiencia y de un valor extraordinario, le dijo casi textualmente a Morales López cuando se despedían y preguntó por la ruta: "Chaparrito, no tiene necesidad de mapas, móntese sobre el popo (volcán Popocatépetl), y de allí puede cortar el motor, 130° y hasta San Jerónimo"; alguien dio un mapa cualquiera al piloto y éste con ese mapa emprendió el vuelo. El tiempo era de lo peor, ese humo de abril con el vapor de las primeras lluvias; solitario en el avión, con un mapa de lo más pobre, sobre todo para navegación aérea, así pasó Puebla en donde principió su calvario ya que la visibilidad tanto vertical como horizontal era bastante reducida, casi nula, lo cual lo obligó a volar prácticamente sobre la carretera que conduce a Oaxaca pasando por Tehuacán en donde la visibilidad era prácticamente cero, pero pudo llegar a Oaxaca en donde tuvo intenciones de aterrizar, ya que había allí un pequeño campo, pero con la ilusión y determinación de llegar a Tehuantepec decidió por coraje, muy mal consejero por cierto, hacer altura siguiendo la falda de esa tremenda sierra, y haciendo así mil maromas entre las montañas, cerros, humo y nubarrones, logró llegar a 14,000 pies de altura, solo, entre nubes y montañas con el único consuelo de Dios y que el motor funcionaba como un perfecto reloj, decidió bajar a la costa para salir a la altura de Puerto Angel y seguir para Salina Cruz y costeando llegar a Tehuantepec, pero a los pocos minutos de descender se encontró con que ya no había nada de visibilidad, momento indescriptible; enfrentaba cara a cara la muerte, cuando súbitamente vio una montaña que de frente se le acercaba a velocidad del avión —140 millas por hora—, decidiendo en ese instante jugarse al azar la vida, al estilo ruleta rusa, haciendo un viraje sin ver la brújula para volar en nombre de Dios, en la dirección que marcara al volverla a ver, el rumbo marcado fue de 230° más o menos, en esa dirección enfiló pasando casi rozando un pico de una montaña siguiendo la falda de otra la cual bordeó, descendiendo hasta llegar a un plancito donde habían varios ranchos de los cuales salía una vereda que se ampliaba poco a poco hasta convertirse como a las 15 millas en una especie de camino viejo con huellas de carreta, el que como a otras 15 millas pasaba por una pequeña aldea, lo cual indicó al piloto que se acercaba a un poblado, pues el camino no continuaba. Efectivamente, a los diez minutos, como el sediento que ve un oasis vio ya casi volando sobre él, un pueblo. Morales López, había despegado de México, Distrito Federal, a las seis y media de la mañana, ya sin el tanque de combustible adicional, consecuentemente llevando combustible para cuatro horas, para volar de México, distrito Federal, a San Jerónimo (Tehuantepec); más un tanquecito de emergencia de cinco galones para veinte minutos de vuelo. Eran las once horas y media en punto. "Jamás se me olvidará", me dijo, "cuando volaba exactamente

El 30 de junio de 1935, surcan el cielo de la Patria escuadrillas de aviones del Cuerpo de Aeronáutica Militar, mientras el Coronel Oscar Morales López, después de haber efectuado vuelos acrobáticos, presencia el desfile aéreo de sus compañeros desde la tribuna del Campo de Marte. El lienzo azul y blanco de nuestra Bandera flamea con el majestuoso orgullo de su simbolismo.

sobre aquel pueblo salvador a muy poca altura, 300 pies, por la escasa visibilidad, el motor principió a toser" (detonar). "En mi lucha por la vida..." me cuenta el Coronel Morales López, "salvando toda clase de obstáculos, había descuidado la hora fatal en que se agotaría la gasolina, aunque una o dos veces había pensado en ello; así pues al momento de las detonaciones —mezcla rica y cambio al tanquecito de reserva—, hago un poco de altura y selecciono el mejor lugar para tratar de aterrizar, veo una especie de potrero casi colindante al pueblo, le doy dos vueltas, y la mano de brujo posa aquel brioso pájaro como una mansa libélula en Miahuatlán, así se llama aquel bendito y generoso pueblo 80 millas al sur de Oaxaca". Si bien es cierto que en México, Distrito Federal, las atenciones y favores que recibió fueron innumerables y valiosas, aquí en este aislado, —en aquel entonces—, pueblo de Miahuatlán, fueron no menos generosos. Cuando aterrizó habían ya en el potrero alrededor de unas cincuenta gentes, pues como dijo, antes le había dado dos vueltas y pasadas casi rozantes, así también en Miahuatlán; pero pocos minutos más tarde era verdaderamente sorprendente la cantidad de gente "en su gran mayoría sombrerudos y con sarape, sí señoras y señores", me dice el Coronel Morales López, como quien está hablando en público y continúa: "en medio de mi tristeza

porque sinceramente no sabía exactamente dónde me encontraba, y por haber tenido que aterrizar, me sentía confortado porque veía y oía aplausos, salutación con sombreros y sarapes y algunas mujeres que me brindaban, de lejos, besos con sus manitas; al fin se acercó el alcalde, a quien me presenté y en pocas palabras expliqué lo que me pasaba, me abrazó y ofreció de todo, tomó la palabra y explicó al público, en cuyo momento ya había música, vivas, etcétera, parece que lo estuviera viviendo, en hombros y seguido por toda la muchedumbre me llevaron al pueblo. Era más o menos la una de la tarde". Como ellos no sabían que de dicho potrero no podía emprender nuevamente el vuelo y que el avión estaba con los tanques vacíos de gasolina, y sobre todo, lo que él sentía por este percance, se dedicaron a organizar una manifestación, un baile y a la confección de una medalla con un diploma, además de un almuerzo popular donde estuvo no solamente la gente del pueblo sino también cientos de campesinos, aquello parecía una gran feria con músicas criollas por todos lados —era la primera vez en la historia de Miahuatlán que aterrizaba un avión y tal vez que el 99% vería a uno de estos aparatos de cerca, y lo tocaba. Al volver en sí al día siguiente pensó el Coronel Morales López, ya en frío, tanto en el despegue, el cual no era hasta cierto punto el verdadero problema, porque el potrero se le podía fácilmente arreglar y también porque de allí volaría a Tehuantepec distante solamente unas 140 millas, necesitando a lo sumo unos 15 galones de gasolina, lo cual era el verdadero problema ya que de acuerdo con los informes podría conseguirla tal vez hasta Oaxaca. Discutiendo estos problemas con las autoridades y amigos, que ya había hecho, alguien se recordó, que hacía algunos años unos americanos habían hecho un viaje en un pick-up "Ford", desde Oaxaca, habiendo llevado gasolina para el regreso, pero por lo sumamente difícil del viaje dispusieron abandonar los pedazos del pick-up, habiendo dejado la gasolina en algún lugar de allí; a los pocos minutos se supo el lugar, fueron a ver, y efectivamente en un cuarto de desechos de una tienda habían tres cajas con seis latas de gasolina (así venía antes la gasolina en cajas de madera con dos latas de cinco galones, cada una), al abrir las cajas resultó que las latas estaban oxidadas, pero era la única manera — y por suerte—, de remediar la situación, gasolina de carro y posiblemente contaminada. Dejamos a los lectores con el gran Morales López, describir el siguiente pasaje: "La sacamos con mucho cuidado, la vaciamos en un recipiente de hojalata, la colamos en tela de seda varias veces, y la echamos en el tanque del avión —probé el motor varias veces el cual funcionó bien sólo que bajó 100 revoluciones por minuto—, lo cual no importaba mucho ya que iba bastante liviano y el potrero lo habían convertido ya entre cientos de brazos, en una pista de casi 800 metros (esto fue al tercer día de estar allí). Pensé salir en la madrugada del día siguiente pero tanto la medalla como el diploma no estarían terminados, y como no podía despreciarlos tuve que esperar otro día; —otro baile como un día campestre—; el potrero convertido en un campo de aterrizaje fue bautizado con el nombre de Teniente Coronel "Morales López". Al día siguiente despegué a las seis de la mañana sin ninguna dificultad, solamente el mal tiempo, completamente nublado con nubes muy bajas. ¡Benditos miahuatlenses, eterna gratitud!, y prosigue:

"Quise volar hasta Tehuantepec por debajo de las nubes pero llegó un momento que prácticamente se pegaron al suelo, entonces ascendí pero fue un error subirme sobre la capa que no era alta pero completamente densa, pero ya no podía permanecer debajo pues ya casi tocaba los árboles y encontraba ligeras lomas que exponiéndome demasiado podía salvar, fue así como sobrevolé Tehuantepec sin poder descender, había volado una hora diez minutos cuando decidí buscar otro lugar para aterrizar pues la gasolina se terminaría de un momento a otro, así que fui viendo un ligero claro entre la espesa capa de nubes, piqué hasta ver el suelo, salí por suerte casi exactamente sobre la carretera que conduce de Arreaga a Tuxtla cerca de la finca "La Catarina", haciendo un viraje abierto estaba para agarrar la carretera, sencillamente tenía que ir a donde el avión podía llegar; corté los switchs y así solamente lo medio dirigí al fondo de una barranca donde creí podía por lo menos no matarme, era una especie de joya con rastrojo de maíz ¡otra vez, bendito sea Dios! La mano de brujo del Coronel Morales López, sienta en la madre tierra aquel pájaro brioso (que tantos sustos dio en los aterrizajes a quienes lo volaron), solamente con unos cuantos brincos por los surcos; ¿pero y ahora? Salir de allí, ¡imposible!, ¡nunca! Se quitó



Avión WACO T-10. Se llamó "Quetzal" y en él hizo su histórico vuelo Galveston-México-Guatemala, el Coronel P. A. Oscar Morales López, el año 1929.

el cincho de seguridad y se sentó sobre el fuselaje, sí... lloró de tristeza, de amargura; ya no podía pensar en sus sueños, en "La Aurora", en las acrobacias con que saludaría a su pueblo, a los suyos, a sus seres queridos, a los que en una u otra forma habían contribuido a que verificara aquella hazaña allí truncada; y se puso a pensar en su regreso a los Estados Unidos, porque se había prometido que si fracasaba, o volvía a intentar el vuelo por su cuenta o regresaría por lo menos, algunos años a Estados Unidos. En ese éxtasis se encontraba, cuando como un lejano eco, oyó unos gritos que decían: Aviador, Aviador, a los cuales contestó varias veces. Al rato vio que se acercaban tres personas montadas una, en un caballo y dos en mulas. El administrador de la finca, que iba montado en una de ellas le hizo juntamente con las otras dos personas varias preguntas, les contestó y explicó su situación, le contestaron que efectivamente no podría salir volando de allí y también sacar el avión para la finca era imposible, que bajar a caballo aun era difícil. En medio de aquella confusión, para él un verdadero drama, y sin explicarse lo que sentía; la cabeza le daba vueltas sin poder determinar nada. A la insistente y generosa invitación de los tres señores, aceptó subir a la finca montado en una de las mulas.

Y luego me dice: "¿Qué pensarán o dirán de todo esto los que con mala fe, sin saber la verdadera historia de este vuelo, han tratado de desprestigiarme?"

Nada que valga la pena tomar en cuenta, le respondo, llegaron a la casa de la finca "La Catarina", y se dio cuenta que si la gasolina le tarda unos cinco minutos más hubiera aterrizado bien, pues a un lado de la carretera, la cual había seleccionado para aterrizar, había un potrero mejor que aquél donde aterrizó. No cayó en Miahuatlán, ¡pero así es la vida y la suerte! Muerto moralmente, se sentó en una hamaca a meditar, más que todo a sufrir su dolor. Así se encontraba cuando paró un carro de aquellos de turismo de

antes, todo destartalado, se bajaron dos mujeres y dos hombres; en la casa de la finca había un comedor-restaurante, entraron saludándolo pero con cierta curiosidad, pues aún tenía puesto el clásico antiguo atavío del aviador, preguntaron al Administrador quién era y al decirles de quién se trataba saltaron de sus sillas, prácticamente se lanzaron sobre él, lo abrazaron y le dijeron Morales López, Morales López, llegue a Guatemala aunque sea a pie, todo el pueblo lo espera; señor le decían al Administrador ayuden a Morales López a sacar el avión para que se vaya para Guatemala, etcétera. "Sentía algo inexplicable, me dice, ni siquiera podía contestar, creo que sólo pudo decirles "voy a hacer lo posible". Según recuerda, dos de estas personas eran guatemaltecas y dos chiapanecas que iban de Guatemala para un lugar cerca de Tuxtla Gutiérrez.

Pasaron como unas dos horas más y permanecía en la hamaca ya casi resuelto a "tirar la toalla" —desistir de la empresa— por lo imposible, según el Administrador de la finca y él de sacar el avión del fondo del barranco donde había aterrizado —no caído—, pensaba precisamente cómo irse a Tuxtla para de allí viajar a Estados Unidos, cuando de súbito pararon dos carros "Ford", tripulados por dos hombres de buena presencia custodiados por tres o cuatro hombres bien cruzados de cananas y armados, quienes al no más verlo se dirigieron a él llamándole por su nombre y presentándose como el Ingeniero Raymundo Enríquez, Gobernador del Estado de Chiapas y otro Ingeniero también de apellido Enríquez, Director de Caminos del Estado.

Después de saludarlo con efusión ofreciéndole toda clase de ayuda y de haber escuchado cómo, por qué y dónde había aterrizado, pidieron al Administrador de la finca que fuera a enseñarles el lugar donde se encontraba el avión, suplicándole a él que no los acompañara por lo cansado y agotado que se veía; así pues se fueron, diciéndole al regresar que iban a estudiar la solución de su problema, y acto seguido lo invitaron para que les acompañara a la inauguración del campo de Aviación de Tonalá, cuya invitación no quería aceptar en principio por su estado de ánimo, pero finalmente no sólo creyó correcto aceptarla, sino también porque al fin y al cabo, pensó que le haría bien por el estado en que se encontraba.

*"Una sorpresa bien planificada"*, "No hay nada imposible en esta vida", nos dice el Coronel Morales López. Lo dejaron solo como una hora antes de salir para Tonalá a la inauguración del campo. En el camino este par de grandes hombres y amigos viendo su estado de ánimo, trataron en todas formas de confortarlo y hacerle olvidar sus penas, su tristeza; aunque su abatimiento era intenso, sus atenciones eran tan finas e interesantes que por momentos le hacían olvidar; sólo lo que no hicieron fue contarle sus planes "La Sorpresa". La hora que le dejaron solo en la finca "La Catarina", la emplearon para comunicarse con Tuxtla y México, Distrito Federal, pidiendo todo lo necesario: mecánicos, herramientas, gasolina, aceite, etcétera, para sacar en hombros o en andas —quitándole las alas—, el avión de donde se encontraba a la carretera frente a la casa de la finca.

Pasó la inauguración del campo de Tonalá y pasaron tres días más. El Ingeniero Director de Caminos había desaparecido al tercer día y todo era un misterio, para el Teniente Coronel Morales López. Al cuarto día le preguntó al Ingeniero Gobernador cuándo se irían para Tuxtla, pues ya le había platicado de sus planes, a lo que el alto funcionario le contestó que posiblemente al día siguiente o a más tardar dentro de dos días. Efectivamente a los dos días salieron como a las once horas, él iba en el asiento de atrás con el Gobernador pero como cinco kilómetros antes de llegar a "La Catarina", con el pretexto que quería hablar con la persona que iba en el asiento de adelante, le pidió que cambiara de asiento, parando para ello un momento. Principiaron nuevamente la marcha. Morales llevaba vista fija hacia adelante en el camino, que por cierto era o es recto, de pronto pasó por su vista lo que creyó era una visión, veía algo como un avión parecido al suyo, al "Quetzal", luego me dice: "sentí algo que no puedo explicar, no había ni oía ninguna plática dentro del carro; todos, que ya lo sabían, esperaban mi reacción, mientras tanto yo abría más y más los ojos, no encontraba qué creer, qué decir, qué pensar, íbamos bastante despacio; fue el Ingeniero Gobernador el que ya no se aguantó, y ya cuando no podía dudarse me dijo, con gran satisfacción y alegría: ¡es su avión Coronel!, Llegamos, de un brinco me bajé y con verdaderas lágrimas de alegría y gratitud lo abracé, lo mismo que al otro Ingeniero Enríquez. En ese momento con su taconazo militar un Subteniente Mecánico se anunció diciéndome: "Mi Teniente Coronel, su avión está en perfectas condiciones, motor probado y avión carreteado". "¡Ah!, señoras y señores que leen esta crónica, aquellos fueron

momentos inexplicables en mi vida". ¿Y ahora?, el oficial y demás mecánicos que eran como ocho le decían que podía despegar de la carretera, pero por los contratiempos que había sufrido no quiso, pues había un potrero junto a la carretera que al recorrerlo comprobó que no tenía casi nada que hacerle para convertirlo en una magnífica pista, lo cual efectivamente se hizo en pocas horas, ya que lo que había que hacerle era únicamente cortarle unos pocos arbustos, pues era abril y prácticamente estaba pelado; así pues todo listo dispuso salir al día siguiente a las seis horas, el tiempo continuaba malo, con bruma y humo que hacían la visibilidad casi nula; hizo su plan de vuelo para volar entre la costa y los volcanes y entrar bajo por el cañón de Palín. Ya listo para abordar la cabina del avión después de despedirse del público, se dirigió al Ingeniero Gobernador quien le dijo: "Querido amigo, que Dios vaya con usted y que dentro de pocas horas sin ningún contratiempo más llegue a su tierra donde se le espera con gran entusiasmo; lleve esta carta como testimonio de mi aprecio y cariño". La dobló y se la puso en una de las bolsas superiores de su combinación de vuelo, y se despidieron con un fuerte abrazo. "Para el Ingeniero Raymundo Enríquez (QEPD), mi eterna gratitud, admiración y flores sobre su tumba", nos dice con la más profunda expresión de sinceridad y al preguntarle qué pasó con el sobre que le dio el Gobernador responde: "La historia de la carta-sobre la relataré más adelante". Probó entrar por el cañón de Palín, pero no pudo, regresó para entrar por Antigua, lo cual hizo exponiéndose demasiado, pero al no más pasar sobre la Ciudad Colonial, se encontró con que no podía seguir porque no veía nada, apenas podía rozando el suelo, seguir adelante buscando dónde aterrizar, y aquí emocionado con el recuerdo de estos pasajes de su vida agrega: "Alguien sin experiencia o ignorante dirá: y el tal por cual ¿por qué no hizo altura y entró por encima? Pues ni en 1971 con radio-compás o compaces y el panel lleno de instrumentos, se puede entrar, muchos que lo han intentado, lo han pagado con sus propias vidas". Siguiendo las sinuosidades del terreno y trechos del camino encontró Chimaltenango, intentó varias veces entrar a la Capital pero materialmente no pudo, dos veces llegó hasta San Lucas casi rozando los árboles y techos de las casas, avisaban de aquí y de Mixco que ya había pasado según le contaron después, echando en la capital a repique las campanas y sirenas. Tuvo que volver a Chimaltenango donde otra vez la mano de brujo, en otro rastrojo de maíz posó nuevamente al "Quetzal". Una muchedumbre invadió aquellos terrenos, serían las diez y media más o menos. El Jefe Político y Comandante de Armas era el Coronel Manuel I. Morales, quien generosamente le brindó una improvisada recepción, pues en la ciudad capital discutían si continuaba el vuelo o se organizaba un desfile desde Chimaltenango para cuya decisión llegó una comitiva a pedir su opinión. Ya había suplicado el Coronel Morales se aplanaran unos cuantos surcos para salir en cuanto se levantara un poco la bruma, pero cuando llegó la comisión su contestación fue: "Salgo volando dentro de quince minutos, voy a cumplir con mi promesa: "La Aurora o la Muerte".

Despegó como Dios le ayudó, tomó 90° de rumbo, voló doce minutos y picó casi a la vertical, salió exactamente sobre la Catedral de Guatemala, recobrando la picada con un barril vertical, salió y se volvió casi un loco e hizo acrobacia tras acrobacia hasta llegar a "La Aurora" en donde hizo un barril casi a flor de tierra. Abajo sonoban las sirenas, los pitos, los trenes, las campanas, las calles eran corrientes de gente que se dirigían a "La Aurora", a tal grado que no podía aterrizar porque la muchedumbre invadía el campo, al fin se hizo un claro y con dificultad para no lastimar a alguien pudo aterrizar. "Se me hace penoso hasta ridículo, no poder describir con la elocuencia que debiera aquel entusiasmo, aquel júbilo, aquel delirio de este pueblo querido", —nos dice el coronel Morales López—, y continúa: "Al fin con gran dificultad pude descender del avión, el primer abrazo fue el de mis difuntos padres Coronel Vicente Morales López y Rosalía P. de Morales López (que de Dios gocen), a quienes el General Presidente don Lázaro Chacón (QEPD), brindó aquella satisfacción". La compañía de Caballeros Cadetes, tropas, colegios, comités, etcétera, concurrieron a "La Aurora", al recibimiento. Fue condecorado por el Presidente de la República con la Gran Medalla del Mérito.

El programa de la Secretaría de Guerra fue el siguiente:

PROGRAMA

De los actos que las autoridades y corporaciones sociales de esta Capital llevarán a cabo en honor al heroico Piloto Aviador Guatemalteco, Teniente

Coronel Oscar Morales López, con motivo de su retorno al país, después de haber verificado, con buen éxito, el audaz raid Galveston-México-Guatemala, en el hermoso avión "Quetzal".

DIA DOMINGO
31 de marzo de 1929

*Primero.*—Por medio de las sirenas de los talleres de esta Capital, se avisará al público cuando el Teniente Coronel Morales López ingrese al territorio nacional y hienda los aires guatemaltecos.

*Segundo.*—Al momento de estar el aparato volando sobre el Campo de Aviación de "La Aurora", las Bandas Marcial y Fanfarria tocarán alegres dianas.

*Tercero.*—Cuando descienda al propio Campo el Teniente Coronel Morales López, Himno Nacional, cantado por el Instituto Nacional Central de Señoritas, con acompañamiento de la Banda Marcial.

*Cuarto.*—Alocución de bienvenida, en nombre del Ejército, por el Comandante de Ingenieros Julio Pablo García y García.

*Quinto.*—El Señor Presidente de la República, condecorará al Teniente Coronel Morales López, con la Gran Medalla del Mérito.

*Sexto.*—Saludo de las Milicias del Departamento de Jutiapa, por el Coronel Alfredo Girón P.

*Séptimo.*—Himno a la Aviación, letra del doctor Ignacio Molina V., y música de doña Berta Herrera viuda de Forno, cantado por el Instituto Nacional Central de Señoritas, con acompañamiento de la Banda Marcial.

*Octavo.*—A las cuatro p. m., corrida de toros, en el coso de "La Reforma".

*Noveno.*—A las nueve p. m., baile en el Casino Militar, ofrecido por el Centro Social del Ejército.

Alocución de ofrecimiento, en nombre del Casino Militar, por el Coronel Carlos H. Martínez.

DIA LUNES
1º de abril de 1929

A la una p. m., almuerzo en el Restaurante "La Aurora", ofrecido por el Gobierno. Discurso de ofrecimiento, por el Coronel Carlos H. Martínez.

DIA ..... DE ..... DE 1929
Actos de la Municipalidad de esta Capital.

DIA ..... DE ..... DE 1929
Homenaje de los obreros capitalinos.

DIA ..... DE ..... DE 1929
Baile en el "Club Guatemala".

DIA ..... DE ..... DE 1929
Baile de la Sociedad de Auxilios Mutuos del Comercio de Guatemala.

Guatemala, 30 de marzo de 1929.

---

NOTAS:

*a)* A todos estos actos, concurrirán los Altos Funcionarios Públicos, los Generales del Ejército, los Jefes y Oficiales francos de la Guarnición de esta Plaza, uniformados de diario, y las Bandas Marciales y Fanfarria;

*b)* La Guardia de Honor, durante los referidos actos, la montará la Compañía de Caballeros Cadetes;

*c)* Los actos, homenajes y bailes a que se refieren los cuatro últimos puntos, se verificarán conforme programas especiales que serán publicados por los interesados;

*d)* La hora exacta del aterrizaje respectivo, se avisará al público por medio de volantes, por medio de la prensa y por medio de las sirenas de los talleres de que se ha hecho mérito.

* * *

Además de este programa muchos otros festejos que le fueron brindados al Coronel Morales López, no sólo en la Capital sino también en los departamentos de la República de donde fue invitado.

Aquí copiamos al Coronel Morales lo que nos refirió con relación a la carta que le introdujo en la bolsa el Ingeniero Enríquez, Gobernador de Chiapas: "Por parecerme interesante voy a referirme al sobre-carta que me entregó en la finca "La Catarina", el Ingeniero Raymundo Enríquez, Gobernador del Estado de Chiapas. Como le dije anteriormente el sobre me lo puso en una de las bolsas de la parte superior de mi combinación de vuelo. A mi llegada a Guatemala el entusiasta recibimiento, las generosas atenciones que tanto el Gobierno, como asociaciones, clubes, comités y amigos tuvieron para conmigo me hizo olvidar de esta y otras prendas de vuelo, pero cuando tuve que entregar el avión al Gobierno se me pidió que vistiera tal como había aterrizado en "La Aurora", así pues tuve que buscar la combinación, la cual había sido guardada en mi casa y me recordé de la carta la cual aún estaba en la bolsa, la saqué y abrí, ¡qué susto!, contenía cuatro billetes de cien dólares, cada uno, con una tarjetita del Ingeniero Gobernador que decía: "Para mi querido Teniente Coronel Oscar Morales López,

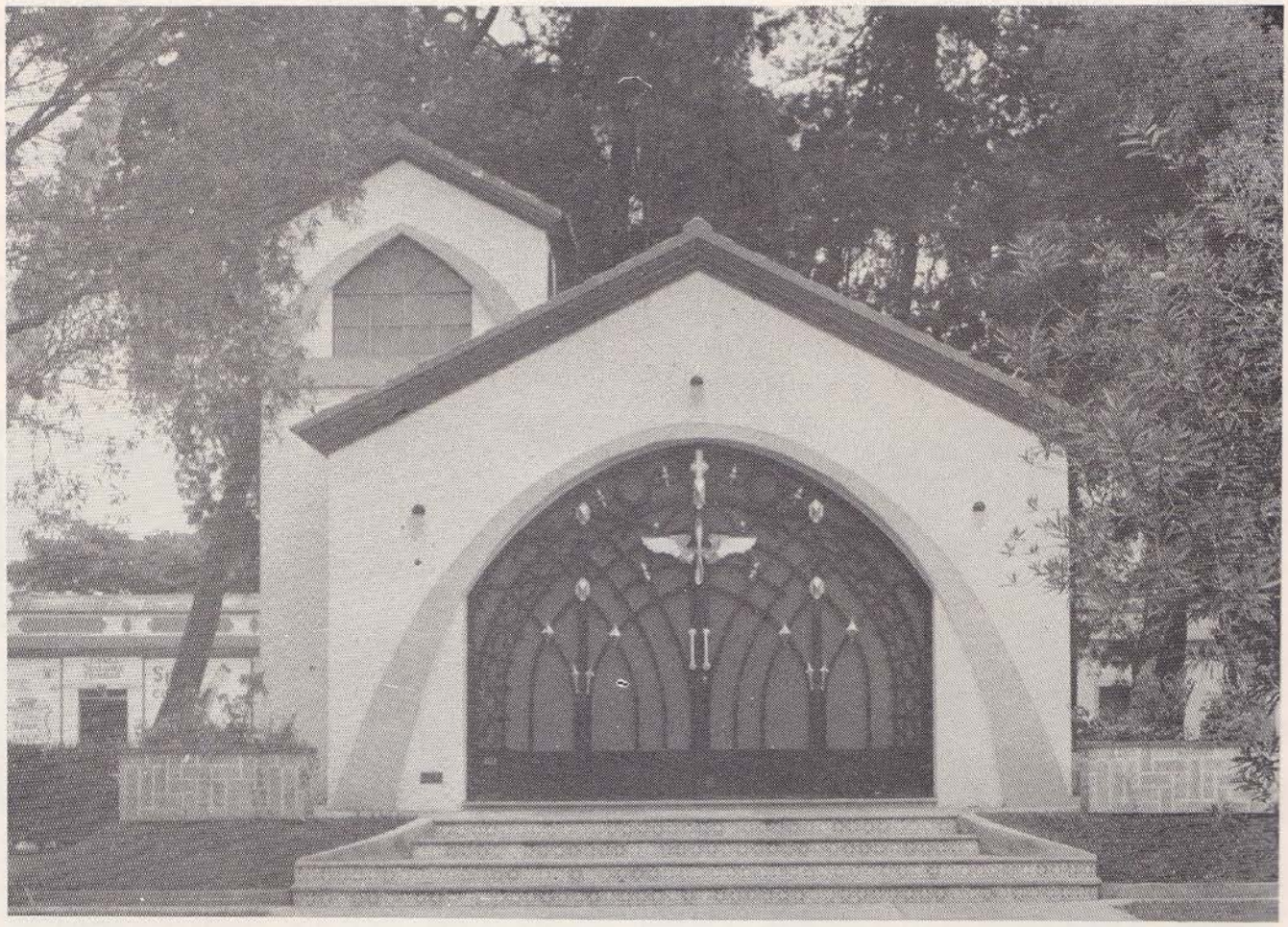
como premio por su heroísmo, valor y pericia, y que Dios le acompañe.—Firma". Escribí suplicándole aceptar la devolución ya que no había tenido otro contratiempo, simplemente me contestó: "Felicítole triunfo final. Un premio es un premio —Siempre cordialmente—".

"¿Existirá en 1971, aun gestos como éste?, me pregunta nuestro héroe y como si monologara, perdido en el espacio infinito de sus recuerdos, contesta: "francamente no sé". Y emocionado con sus reminiscencias, prosigue: "Hay tantas otras cosas que podría relatar que forman parte de la historia de mi vuelo. También tengo tanto, pero tanto, que escribir para la historia de Guatemala, espero no morir sin antes hacerlo. Quiero terminar este sucinto relato que hago a mi estimado amigo y colega Coronel Piloto Aviador Manuel Octavio Zea Carrascosa, de mi comentado vuelo, brindando, aunque sea a través de tantos años, casi cuarenta y tres años, un saludo de reconocimiento y gratitud, de cariño y admiración al pueblo de Guatemala, que sin distingo de ninguna especie brindó con entusiasmo y patriotismo, su apoyo a la realización de algo, que en su época, en una u otra forma, significó que el nombre de nuestra Guatemala, ocupara primeras planas en la prensa extranjera. Así también mi gratitud al Coronel Zea Carrascosa por su interés en que yo relatara algo que aún palpita en los recuerdos de mi corazón".

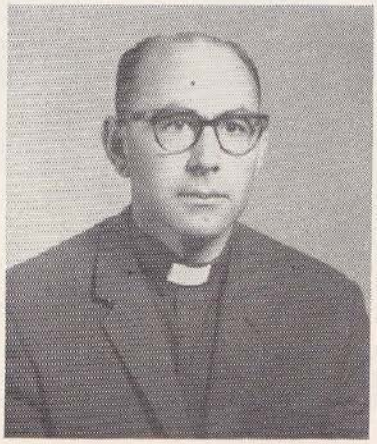
Aquí termina esta crónica que describe en todo su realismo las vicisitudes del Primer Vuelo Internacional, que recoge en sus páginas gloriosas la Historia de la Aviación Guatemalteca, y que protagonizara con temeridad, arrojo y valentía el Coronel Piloto Aviador Oscar Morales López.

Durante el histórico vuelo Galveston-México-Guatemala, el Coronel Oscar Morales López es agasajado por sus compatriotas en la ciudad de México. Primera fila: Capitán Tomás Letona, Teniente Coronel Morales López entre dos bellas damitas, Cadete Ramiro Gereda Asturias; y en segunda fila, el primero de la izquierda es el Cadete Jorge Castañeda Paganini. Abril de 1929.

# El culto religioso en la Fuerza Aérea Guatemalteca, como base de los principios morales



Lugar de meditación y recogimiento espiritual, la Capilla de la Fuerza Aérea Guatemalteca, donde se venera la Virgen de Loreto, Patrona de los Aviadores, erigida el año de 1956, durante el Comando del Coronel Luis Urrutia de León.




Capitán Piloto Aviador

ILDEFONSO GULLON,

Capellán Militar de la Fuerza Aérea Guatemalteca desde 1967.


Piloto militar en 1943, estudió en la Academia General del Aire (San Javier), España; Profesor de Vuelo en la Escuela de Pilotos del Grupo Sur y entrenador de la Escuela de Reactores de Talavera la Real (Badajoz). Con el grado de Capitán se hace sacerdote estudiando en la Universidad de Quito (Ecuador) y en la Facultad de Teología de Saint Marys, Universidad de Saint Louis, Estados Unidos de América. En la actualidad tiene un récord de vuelos de 1,300 horas, en toda clase de aviones: caza y bombardeo. Posee ambas licencias, el título de Navegante y Piloto Civil Nº 833 de España. Piloto honorario de la Fuerza Aérea Guatemalteca, Miembro de la Sociedad Demográfica de San Salvador y Catedrático de la Escuela Politécnica; Capellán del Centro de Estudios Militares y de la Escuela Politécnica.

# LA VIRGEN DE LORETO

Según la leyenda, la Virgen de Loreto, habitó en Nazaret, de donde se dice que voló con su casa a Dalmacia, el año 1294, pero siendo objeto de molestias en ese lugar, se trasladó después en la misma forma a Italia, donde se encuentra actualmente; por la razón de haber volado con todo y su casa, fue declarada Patrona de los Aviadores, en Italia y adoptada como tal, por muchos países.

La Virgen de Loreto es llevada en andas en la procesión que se organizó el día de la inauguración de la Capilla en la FAG, el año de 1956. En el orden acostumbrado aparecen: de espaldas, el señor Rafael Méndez, Mayor Manuel O. Zea Carrascosa, Coronel Marco A. Vargas (con traje blanco), le sigue el Capitán Rubén Zuchini Paiz, y en el extremo derecho el Mayor Doroteo Monterroso Miranda.

Un piloto aborda su avión bajo la égida de la Virgen de Loreto que se observa atrás.

★

# Los Miembros del Alto Mando También Sienten Atracción por las Emociones del Vuelo

El General Presidente abordando un avión A-37B, previo al vuelo, para conocer las características de la nave.

El General Ministro de la Defensa Nacional en la cabina de un A-37B, recibiendo instrucciones sobre el uso del equipo de emergencia, antes de iniciar el vuelo.

El General Jefe del Estado Mayor General, ajustándose el paracaídas antes de abordar la cabina de un avión A-37B.

# Página de gracia, belleza y simpatía

Señorita María Cecilia Rodríguez de León, Reina de la Aviación Nacional, de diciembre de 1956 a diciembre de 1958.

*Engalanamos esta página, reproduciendo las fotografías de algunas bellas damitas que en distintas épocas han honrado a la Fuerza Aérea Guatemalteca, participando a nuestros actos sociales con el aporte de su belleza, como reinas, novias o madrinas.*

Señorita Blanca Ardón, Reina de la Fuerza Aérea Guatemalteca, de diciembre de 1959 a diciembre de 1960.

Señorita Erika Krings, Madrina de la Aviación Nacional, de diciembre de 1963 a diciembre de 1964.

★ ★

Señorita Olga Beatriz Méndez, Novia de la Fuerza Aérea Guatemalteca, de diciembre de 1970 a diciembre de 1971.

Señorita Aviadora Melina Szarata, Madrina de la Aviación Nacional, de diciembre de 1965 a diciembre de 1966.

En la gráfica aparecen en cuclillas: Teniente Manuel Alberto Molina, los inolvidables compañeros: Mayor Danilo Henry (Leader), Capitán USAF Bernard L. Westfall (Instructor); les siguen: Subteniente Leonel Solís Vásquez (solo) y Teniente Jorge Mario Morales M., del Team acrobático "Quetzales"; de pie: Teniente Mario Acevedo, señor John Gordon Mein, Embajador de los Estados Unidos de América; Coronel Oliverio Cahueque, Jefe del Estado Mayor General; Coronel Enrique Peralta Azurdia, Jefe del Gobierno; señorita Piloto Aviador Melina Szarata, Madrina de la Aviación Nacional; Coronel Manuel O. Zea Carrascosa, Comandante de la FAG.; dos Oficiales americanos, y el General José Vergara Ahumada, Jefe de la Fuerza Aérea Mexicana; atrás, Oficiales ayudantes del Jefe del Gobierno. Día de la Aviación Nacional, 10 de diciembre de 1965.

# El Aeroclub de Guatemala

El 17 de julio de 1944, en la 10ª Sesión efectuada por el Club Interamericano de Universitarios, el señor Minor Keilhauer propuso que se creara un Club de Aviación, idea que fue apoyada por los demás socios.

Quedaron comisionados para dar los primeros pasos los señores Minor Keilhauer y William Penney, Presidente y Secretario de la agrupación. Fue en esta forma como se decidió por la creación del Aeroclub de Guatemala, desapareciendo el Club Interamericano de Universitarios. Los socios fundadores, fueron los siguientes: Minor Keilhauer, William Penney, Jay H. Wilson, J. Jorge Toriello, José Quevedo H., Enrique Salazar Oliva, Ricardo Rodríguez Paul, Luis Alberto Castillo, Rafael Herrera, Thomas Keane, Walter Widmann, Coronel Rodolfo Mendoza A., Antonio Peyré, Gregorio Prem Beteta, Nathan Myers, Carlos Olivero Laguna, Manuel Soto Marroquín, Deslonde Clark, Fred Sherwood, Leroy Denman, Pedro Cofiño, Emilio Barrios Pedrosa, Francisco Estrada Monzón, Miguel Angel Mena, Coronel Arturo Altolaguirre, licenciado Jorge Arenales.

Uno de los primeros aviones Fairchild PT-19, adquiridos por el Aeroclub de Guatemala, en el año de 1945.

El señor Thomas Keane, recibiendo instrucción del Teniente Salvador (*Chato*) Cóbar, en un avión Fairchild PT-19.

Destacándose como impulsores principales los señores Jay H. Wilson, Rafael Herrera, Jorge Toriello, Arturo Altolaguirre y Pedro Cofiño. El 9 de enero de 1945 se hizo la primera propuesta para la adquisición de aviones civiles, y gracias en gran parte a los esfuerzos de Minor Keilhauer y la colaboración de Jorge Toriello, se logró la compra de tres aviones de tipo entrenador marca "Fairchild", modelo PT-19. Estos aviones eran de dos plazas y cabina abierta; tenían motores de 175 caballos de fuerza.

Los Pilotos Arturo Altolaguirre, Salvador Cóbar y Ricardo Rodríguez Paul, trajeron estos aviones de los Estados Unidos y después hubo un bautizo de ellos en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Posteriormente la Fuerza Aérea, proporcionó prestados al Club, dos aviones tipo Ryan STM. Así nació la entidad que hoy es orgullo de los guatemaltecos y cuya evolución podrá ver el lector a través de otros apuntes y fotos históricos.

El Aeroclub de Guatemala cuenta en la actualidad con Junta Directiva, la que está formada por el personal que a continuación se detalla:

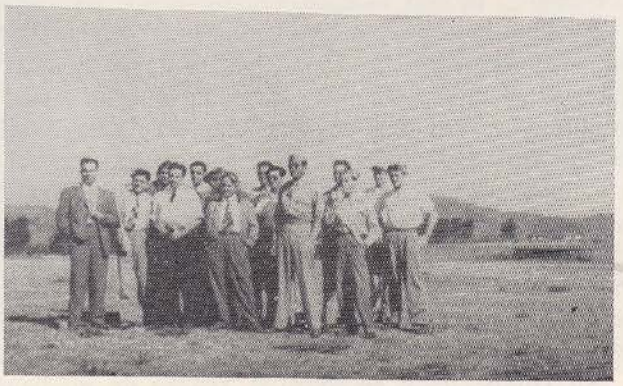
Señora Odette Arzú, es la primera mujer en efectuar su vuelo de "Solo", en la gráfica aparece con el Capitán P. A. Arthur Lyons.

Presidente, Raúl David A.; secretario, Claude Pretextat-Lecomte, tesorero, Lionel Sánchez Latour; vocal 1º, ingeniero René Morel A.; vocal 2º, Rafael Passarelli; vocal 3º, Carlos Newbill; y vocal 4º, el ingeniero Pablo Capuano.

En la actualidad el Aeroclub de Guatemala, tiene 140 aeronaves de todas clases, 298 pilotos privados, 55 con licencia de instrumentos, siendo el total de socios 304. Además, para el adiestramiento de los pilotos privados y pilotos de instrumentos, el Aeroclub de Guatemala cuenta en su moderno edificio con un sistema de enseñanza audio-visual que se imparte en una aula apropiada, y cuenta también con un simulador electrónico de vuelo, que posiblemente es de lo más moderno en ese tipo de aparatos.

Los Pilotos del Aeroclub de Guatemala, tienen en su mayoría, notables récords de vuelos y la entidad a decir de extranjeros visitantes, es una de las mejores de América Latina.

Los Pilotos del Aeroclub prestan inapreciables servicios a la Nación, integrando la "Patrulla Aérea Civil" que opera en el país, como fuerza voluntaria de cooperación a la Fuerza Aérea Guatemalteca, cubriendo misiones de transporte, búsqueda y observación y otras, especialmente, en situaciones de emergencia. La "Patrulla Aérea Civil" en Guatemala, como en otros países, depende de la Fuerza Aérea con quien coordina sus acciones.



Un grupo de los primeros miembros del Aeroclub de Guatemala, en 1947. Aparecen, de izquierda a derecha: Cloyd Smith, Adolfo (*Pato*) Castillo, Werner Knoke, Arturo Castillo, Gonzalo Tabush (visto parcialmente un oficial), Miguel Angel (*Manitas*) Mena, Ricardo (*Cayo*) Mendoza A., primer mecánico del Club; Ricardo (*Chele*) Lemus, Instructor salvadoreño; Coronel Rodolfo Mendoza, una persona no identificada, Agustín Paz Tejada, Tom Keane y Pedro (*Perucho*) Cofiño.

# EL HOSPITAL DE LA FUERZA AEREA GUATEMALTECA

Cuando hacíamos la biografía del Coronel Luis Urrutia de León, mencionamos a la ligera el hospital de la FAG.

El Hospital de la Fuerza Aérea Guatemalteca, fue fundado durante la gestión de comando del Coronel Luis Urrutia de León, como ya dijimos antes, con el propósito de satisfacer necesidades de orden social en beneficio del personal de aerotécnicos y de sus familiares.

La finalidad que se proponían sus fundadores, ha sido llenada con toda amplitud; el hospital presta asistencia médica, incluyendo intervenciones quirúrgicas a todo el personal de la FAG, en cualquier situación militar, en que se encuentre cuando lo solicite. Esta asistencia se extiende a los familiares del afiliado en el primer grado de consanguinidad y afinidad, y mediante el pago de tarifas bajas, se atiende a familiares más lejanos y aun a otras personas vinculadas con los círculos de la aviación.

Su financiación se logra a través de módicas cuotas que de acuerdo en su rango aportan voluntariamente, tanto pilotos como aerotécnicos, y gracias a otros pequeños ingresos.

Como un deber de justicia relatamos aquí con agrado que cuando el hospital fue fundado, el entonces Ministro de Salud Pública y Asistencia Social, doctor Carlos Sosa Barillas, brindó al proyecto, la más amplia ayuda.

El director fundador del hospital, fue el doctor Ramón Osberto Rosales, quien puso todo su empeño en la organización del Centro. Al ocurrir su sentido fallecimiento le sucedió en el cargo el doctor Julio Castillo y después el doctor Oliverio Sierra Franco y nuevamente el doctor Julio Castillo Sinibaldi, quien ejerce el cargo hasta la fecha. El hospital, además de los médicos internos, es asistido por un grupo de médicos de todas las especialidades, quienes prestan sus servicios gratuitamente en calidad de médicos consultantes.

Desde los días que precedieron a su fundación y después de ella, un grupo de señoras de pilotos y aerotécnicos trabajó afanosamente para proveer al nuevo Centro de todo lo necesario para que iniciara su benéfica labor.

El personal mecánico en reconocimiento de gratitud a sus nobles afanes, hizo colocar una placa de bronce en los propios muros del edificio, cuya leyenda es la siguiente: "Homenaje a la meritoria labor desarrollada por el Comité Pro-Hospital de la Fuerza Aérea, integrado por las señoras: Odilia Palomo viuda de Castillo Armas, Anna Fléfil de Urrutia, Romelia de Mendoza, Josefina González de Zea, Neulina de Fernández, Sara de Habbié, Sonia de Mendoza, Edna de Monterroso, Ruth de Morales López, Victoria de Samayoa, Alicia de Guevara, Alicia de García Valle, Elisa de McDonald, Irma de Zuchini, Dorothy de Gemmell, Julia de Quinteros, Laura de Custodio. El personal de mecánicos de la Fuerza Aérea Guatemalteca.—Guatemala, diciembre de 1957".

Digna de especial mención es la conducta de su actual director doctor Julio Castillo Sinibaldi, quien jamás cobró el sueldo asignado, el cual ha donado todo el tiempo que ha ejercido el cargo, a favor del propio hospital.

Coronel M. C. Ramón Osberto Rosales, médico fundador y primer Director del Hospital de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

# Lista Nominal de los Pilotos Aviadores que han Formado Filas en la Fuerza Aérea Guatemalteca, Desde el Año 1910 Hasta la Fecha

AÑO DE 1910

1. Teniente Dante Nannini †

MAYO DE 1920

2. Comandante Jacinto Rodríguez Díaz †

NOVIEMBRE DE 1921

3. Comandante Miguel García Granados †

30 DE JULIO DE 1928

4. Teniente Coronel Oscar Morales López

31 DE MAYO DE 1929

5. Mayor Rodolfo Mendoza

AÑO DE 1930

6. Capitán Juan B. Laylle †
7. Capitán Arturo Letona Batres
8. Teniente Carlos Merlén †
9. Capitán Perfecto Flores †

26 DE JUNIO DE 1931

10. Mayor Tomás M. Letona
11. Mayor Ricardo Rodas †

DICIEMBRE DE 1932

12. Teniente Santiago Tizón †
13. Capitán Gonzalo Yurrita Nova
14. Teniente Nicolás de León †
15. Subteniente Guillermo Rivas Cuadra (nicaragüense)

JUNIO DE 1935

16. Capitán Ricardo Díaz Durán †
17. Teniente Luis R. Urquizú †
18. Subteniente Arturo Altolaguirre Ubico

30 DE JUNIO DE 1937

19. Subteniente Miguel Angel Ponciano S.
20. Subteniente Emilio Larrieu

4 DE JUNIO DE 1938

21. Capitán Humberto Fernández †
22. Teniente Marco Asturias Sobral
23. Teniente Marco Antonio Vargas
24. Subteniente Carlos Palomo Hernández †
25. Subteniente Francisco Cosenza Gálvez
26. Subteniente José González Batres
27. Subteniente José Angel Escobar †

24 DE JUNIO DE 1939

28. Subteniente Julio Archila Peña
29. Subteniente Alfredo Niederheitmann Estrada
30. Subteniente Alberto Posadas Ariza
31. Subteniente Jorge Ruiz Mendoza

27 DE JUNIO DE 1940

32. Capitán Luis Girón Cartagena
33. Subteniente Braulio Laguardia Morales †
34. Subteniente Luis Enrique Secaira E. †
35. Subteniente Carlos Humberto Sarti Morales †
36. Capitán Antonio José Rosales de León †

MARZO DE 1943

37. Subteniente Alfonso Girón Beteta
38. Subteniente Salvador Cóbar Escobar †
39. Subteniente Ricardo Herrera Llanos
40. Subteniente Carlos E. Lascoutt Campo †
41. Subteniente Humberto Chang Fong †

SEPTIEMBRE DE 1943

42. Subteniente Ricardo Ernesto Rodríguez Paul

MARZO DE 1944

43. Subteniente Factor Méndez Alvarez †

18 DE DICIEMBRE DE 1944

44. Teniente Arturo Guirola Batres
45. Teniente Gustavo Adolfo Girón Cartagena
46. Teniente Víctor M. Figueroa García †

JULIO DE 1946

47. Teniente Alfredo Gemmell Rebullí
48. Teniente Alfredo Castañeda Duarte
49. Teniente Rafael Horacio Peláez Vela
50. Teniente Enrique Luis Valladares Morris
51. Teniente Enrique Pérez Guisasola †

JULIO DE 1947

52. Teniente Alberto Manuel Villagrán †
53. Teniente David E. Roulet Pierri

10 DE OCTUBRE DE 1947

54. Capitán Luis Urrutia de León
55. Teniente Felipe D. Monterroso Miranda
56. Teniente Gerardín Mazariegos Sanabria
57. Teniente Julio Ernesto Gálvez Rosales
58. Teniente Julio César Morales †
59. Guillermo Mendoza Vásquez

21 DE DICIEMBRE DE 1947

60. Teniente Coronel Eduardo Weyman Guzmán †
61. Capitán Adolfo Búcaro Moreira
62. Capitán Carlos Augusto Marroquín H.
63. Teniente Manuel Octavio Zea Carrascosa

19 DE DICIEMBRE DE 1948

64. Teniente Federico Bendfeldt Asturias †
65. Teniente José R. Guzmán Chinchilla
66. Teniente Angel René Valenzuela Coronado †
67. Teniente José Luis Lemus Ramis
68. Subteniente Manuel de J. Girón Tánchez

AÑO DE 1949

69. Teniente Fernando Juárez Rodas †

JUNIO DE 1950

70. Mayor Pedro J. Granados Galicia †
71. Subteniente José Arturo Mirón Flores †
72. Subteniente Augusto A. Batres Barreda
73. Subteniente Aníbal René Sarmiento García
74. Subteniente Carlos E. Samayoa Paz †

DICIEMBRE DE 1950

75. Teniente Coronel Augusto Romero González
76. Subteniente Juan A. Castillo Ralda †

24 DE FEBRERO DE 1952

77. Subteniente Axel Barrios Osterbeerger †
78. Subteniente Rubén Zuchini Paiz
79. Subteniente René A. González Morales †
80. Subteniente Raúl Alvarez Beltetón
81. Subteniente Julio César Salles Morales

21 DE JUNIO DE 1953

82. Subteniente Luis Ernesto Sosa Avila
83. Subteniente Augusto Rodolfo Fuentes Cuéllar
84. Subteniente Carlos A. Gutiérrez Sagastume
85. Subteniente Felipe Antonio Garrido †
86. Subteniente Carlos E. Ardón Lima †

27 DE ENERO DE 1956

87. Teniente César A. Balconi Reyes †

6 DE JUNIO DE 1956

88. Teniente Oscar H. Morales Duval †

16 DE SEPTIEMBRE DE 1956

89. Teniente José Fco. González Echeverría
90. Teniente Otto R. Valladares Rodríguez †

1º DE DICIEMBRE DE 1956

91. Teniente Marco A. René Bustamante E.
92. Teniente Leopoldo E. Castillo Melgar
93. Teniente José Alcides Meneses Escobar
94. Teniente Haroldo Melgar Escobar †

5 DE DICIEMBRE DE 1956

95. Teniente Danilo Eugenio Henry Sánchez †

27 DE ABRIL DE 1957

96. Subteniente Mario Acevedo Muñoz
97. Subteniente Daniel Urrutia Zole
98. Subteniente Jorge Mario Morales Montiel
99. Subteniente Héctor E. Morales García †

17 DE JUNIO DE 1957

100. Subteniente Julio Augusto Barrios †

29 DE AGOSTO DE 1957

101. Subteniente Carlos Leonel Solórzano Núñez †

20 DE JULIO DE 1958

102. Subteniente Edgar Helmuth Robert Mertins
103. Subteniente Julio Aníbal Contreras Rueda

1º DE AGOSTO DE 1958

104. Subteniente Oscar Rolando Arroyo
105. Subteniente Manuel Alberto Molina

3 DE SEPTIEMBRE DE 1958

106. Subteniente Eduardo Rodas Blanco †

14 DE OCTUBRE DE 1958

107. Subteniente Miguel Armando Rendón †
108. Subteniente José Alberto Figueroa Méndez

1º DICIEMBRE DE 1958

109. Subteniente José Francisco de León Régil

24 DE ENERO DE 1959

110. Teniente Rubén Arturo Monzón Juárez

10 DE MARZO DE 1959

111. Capitán Eduardo Enrique Figueroa †
112. Teniente Carlos Enrique Girón Ortiz †
113. Teniente Roberto José Salazar Asturias

8 DE JULIO DE 1959

114. Subteniente Federico Prahl Redondo

25 DE AGOSTO DE 1959

115. Subteniente Guillermo Castañeda Lee

1º DE SEPTIEMBRE DE 1959

116. Subteniente Jorge Luis Monzón Juárez
117. Subteniente José Rodolfo Ortega Mazariegos

13 DE NOVIEMBRE DE 1959

118. Subteniente Wilfred Alan Stokes Brown †

10 DE DICIEMBRE DE 1959

119. Subteniente Carlos Augusto Morales Villatoro
120. Subteniente Víctor Manuel Barrios Batres
121. Subteniente Carlos Alfredo Dardón Letona
122. Subteniente Ernesto Molina Armas
123. Subteniente Jorge Augusto Tello Castillo †
124. Subteniente Juan Francisco Custodio †

4 DE MARZO DE 1960

125. Teniente Luis Federico Fuentes Corado
126. Subteniente Adolfo Florentín Corzo Anleu
127. Subteniente Jorge Raúl Pérez Salam
128. Subteniente Jorge Mario Castillo García
129. Subteniente José Otto Martínez Ordóñez
130. Subteniente Víctor Morales Haeusler
131. Subteniente Juan Enrique Arredondo Peralta

4 DE JUNIO DE 1960

132. Subteniente Carlo Leónidas Mazariegos López
133. Subteniente Oscar Larrañaga Gomar
134. Subteniente Otoniel González Barrundia †
135. Subteniente Rodolfo Augusto Chinchilla O. †

10 DE MARZO DE 1961

136. Subteniente Jorge Haroldo Barahona Ligorría

21 DE JUNIO DE 1962

137. Subteniente Walter Reynaldo Lavín
138. Subteniente Francisco Armando Samayoa Hardy

12 DE SEPTIEMBRE DE 1962

139. Subteniente Anacleto Maza Castellanos
140. Subteniente Raúl Martínez de León
141. Subteniente Leonel Solís Vásquez

15 DE MARZO DE 1963

142. Subteniente René Amadeo Morales Paiz
143. Subteniente Francisco Cosenza Chacón

1º DE FEBRERO DE 1964

144. Teniente Jorge Octavio Enríquez Prado †

25 DE MARZO DE 1965

145. Teniente Guillermo Puente Ortiz
146. Teniente Luis Rolando Girón Escobar

13 DE MAYO DE 1965

147. Subteniente Carlos Enrique Palomo Flores †
148. Teniente Hugo Benigno Siliézar Juárez

12 DE FEBRERO DE 1966

149. Teniente Mario Gilberto Cabrera Sandoval

28 DE MARZO DE 1966

150. Subteniente Fernando Alfonso Castillo Ramírez

1º DE JULIO DE 1966

151. Subteniente Héctor Augusto Rosales Salaverría

10 DE AGOSTO DE 1966

152. Subteniente Francisco J. González y González

ENERO DE 1967

153. Subteniente Darío Valdez de León †
154. Subteniente Arturo Alvarado Orozco

25 DE MARZO DE 1967

155. Subteniente Luis Rolando Ramírez Gómez
156. Subteniente Julio César Meneses Ruiz †

15 DE JULIO DE 1967

157. Subteniente Arturo Eugenio Villela Martínez
158. Subteniente Abraham Ovando Casasola

15 DE AGOSTO DE 1967

159. Subteniente Luis Enrique Urrutia Fléfil

21 DE SEPTIEMBRE DE 1967

160. Teniente Erwin Leonel Pereda Mayén

21 DE DICIEMBRE DE 1967

161. Teniente Gilberto René Barreda Ortiz

18 DE JUNIO DE 1968

162. Capitán Ernesto Wohlers Monroy
163. Capitán Carlos Vinicio Arana España

12 DE AGOSTO DE 1968

164. Subteniente Carlos A. Pozuelos Villavicencio

19 DE SEPTIEMBRE DE 1968

165. Teniente Guillermo Rolando Ponciano
166. Teniente Marco Antonio Vargas Spínola

NOVIEMBRE DE 1968

167. Teniente Carlos Eliseo Gálvez Miranda

29 DE MARZO DE 1969

168. Teniente Otto Ricardo Ríos Alvarez
169. Teniente Ricardo Macabeo Portillo Cárcamo

30 DE JUNIO DE 1970

170. Capitán Herman Enrique Grotewoldt C.
171. Subteniente Humberto Raúl Angeles Juárez
172. Subteniente Mario Adolfo Búcaro Chicas

15 DE SEPTIEMBRE DE 1970

173. Teniente Edgar Dedet Guzmán
174. Subteniente Edwin Roberto Palencia Miranda

18 DE OCTUBRE DE 1970

175. Teniente José Vidal Campos Bonilla

19 DE FEBRERO DE 1971

176. Teniente Gabriel Andreu Escobar

10 DE AGOSTO DE 1971

177. Teniente Oscar René Debroy Menéndez

17 DE SEPTIEMBRE DE 1971

178. Teniente Max Cifuentes Alonzo
179. Teniente Reyner Ernesto Véliz Cruz
180. Teniente Javier Adolfo Medina García
181. Teniente Marco Tulio Espinosa Contreras
182. Teniente Edgar Cesáreo Pozuelos Villavicencio

25 DE SEPTIEMBRE DE 1971

183. Subteniente Carlos Adolfo Marroquín Girón
184. Subteniente Edgar Guillermo Gómez.

# EN MEMORIA DE CINCO AGUILUCHOS

## Año del Cincuentenario . . . 1971 Año Fatal . . . Año de Duelo

La familia del aire ha llorado este año la pérdida de cinco elementos valiosos que emprendieron el último vuelo, el vuelo sin retorno, el vuelo al infinito. Qué lejos estábamos de que este año, precisamente cuando la FAG, y la Aviación Nacional, cumple sus primeros *cincuenta años de existencia*, la parca enlutaría no sólo el hogar de cinco aguiluchos caídos, sino también a las Alas Guatemaltecas. El hado inexorable de la muerte segó cinco vidas jóvenes, útiles a la Patria, en la plenitud de su existencia, les hizo abordar la nave de Caronte para transportarlos a las regiones ignotas del arcano.

Ante los hechos irreparables como la muerte. hechos que conmueven en lo más profundo de nuestras almas y que consternan, dejando en nuestras mentes la huella más honda de dolor y pena, sólo cabe el consuelo de la resignación ante los designios divinos de Dios.

El 20 de enero de este año falleció presa de dolorosa enfermedad el Mayor P. A. Otto Ricardo Valladares Rodríguez, quien viniera al mundo el 2 de julio de 1933, en la ciudad de Guatemala; hijo de don Gilberto Valladares y de doña Victoria Rodríguez. Inició su carrera militar en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), donde se graduó como oficial, el 29 de marzo de 1953; efectuó estudios de Aviación en los Estados Unidos de América, graduándose como Piloto Aviador Militar en aviones de combate de propulsión a chorro el 29 de mayo de 1956, en la Base Aérea de Langhin, Texas. Incorporado a la Fuerza Aérea Guatemalteca, como Piloto Aviador, desempeñó importantes cargos, tanto docentes como administrativos, colateralmente con sus funciones de Piloto, fue condecorado y recibió varios diplomas entre ellos, las alas de Piloto Experto y Piloto Maestro. Voló varios tipos de aviones y a la hora de su muerte desempeñaba el cargo de Capitán de nave en la Empresa Guatemalteca de Aviación "Aviateca".

El Mayor P. A. Rodolfo Augusto Chinchilla O'Meany, nació en esta ciudad capital, el 9 de marzo de 1938, hijo del Coronel Amadeo Chinchilla Orellana y de doña María O'Meany. Se

Mayor P. A.,
OTTO RICARDO VALLADARES RODRIGUEZ.
†

graduó de Oficial, el 31 de diciembre de 1955, en el Heroico Colegio Militar de México. Inició estudios de aviación en la Base Aérea de Lackland, San Antonio Texas, Estados Unidos de América, el 12 de febrero de 1959; y se graduó de Piloto Aviador Militar, el 4 de junio de 1960 en la base Aérea de Graham AFB, Florida. Realizó el curso de Oficial de Seguridad de Vuelo en la Base Aérea de Lackland, San Antonio Texas, y el curso de Investigación de Accidentes de Motores a Reacción del 1º al 16 de abril de 1964, en la Universidad del Sur de California, Estados Unidos de América. Ascendió hasta el grado de Mayor, el 15 de septiembre de 1968. Fue dis-

tinguido con la Cruz de Mérito Militar de III Clase, Placa de Combatiente, Citación Presidencial y Alas de Piloto Experto. Desempeñó varios cargos de importancia en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Falleció el 11 de marzo del corriente

Mayor P. A.,
RODOLFO AUGUSTO CHINCHILLA
O'MEANY.
†

año, cuando tripulaba un avión de transporte C-46 de la Empresa Guatemalteca de Aviación "Aviateca", donde prestaba sus servicios como Capitán de Nave, en compañía de su co-Piloto, Capitán P. A. Darío Valdés de León, al accidentarse sobre la cumbre del cerro "Alux".

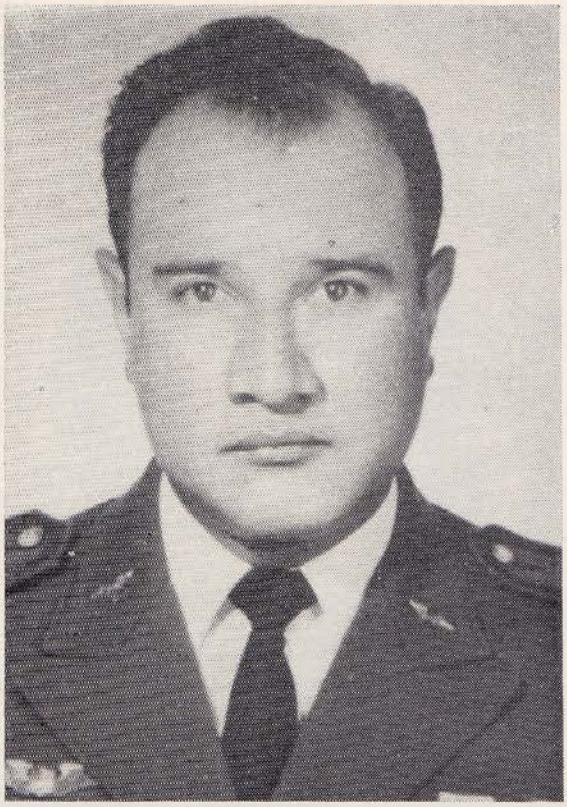
El Capitán P. A. Adolfo Darío Valdés de León, nació en San Cristóbal, Verapaz, el 2 de enero de 1941; hijo de don Manuel Valdés y de doña Josefina de León. Ingresó como cadete a la Escuela Politécnica, donde se graduó como Subteniente, el 16 de diciembre de 1961. Hizo sus estudios de aviación en los Estados Unidos de América, graduándose como Piloto Aviador Militar en la Base Aérea de Craig, Alabama, en diciembre de 1966, completó el Curso de Tiro, en la Base Aérea de Nellis, Nevada, en enero de 1967. Obtuvo sus ascensos hasta Capitán, grado que se le otorgó, el 15 de septiembre de 1968. Se le otorgó el Diploma de Primer Puesto en Bombardeo de "Picada". Fue Jefe del Laboratorio de Inglés y Biblioteca de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Ayudante-Asesor del Comandante de la FAG, General de Brigada P. A. Doroteo Monterroso Miranda, en la X Conjefamer, celebrada en la Base Aérea de Randolph, Texas, Estados Unidos de América. La muerte le sorprendió en la cima del cerro "Alux", el 11 de marzo del año en curso cuando tripulada como co-Piloto del Mayor Chinchilla O'Meany, un avión C-46 de la empresa Aviateca.

Capitán P. A.,
ADOLFO DARIO VALDES DE LEON.
†

El Coronel P. A. César Alfredo Balconi Reyes, nació en Morazán, departamento del Progreso, el 14 de febrero de 1931, hijo de don Aquiles Balconi y de doña Alejandra Reyes. Inició su carrera militar en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), donde se graduó, el 1º de

septiembre de 1951. Siguió estudios de aviación en los Estados Unidos de América, graduándose como Piloto Aviador Militar en la Base Aérea de Stallin, el 23 de agosto de 1955. Obtuvo sus ascensos por rigurosa escala, alcanzando el de Coronel, el 15 de septiembre de 1969. Desempeñó los cargos de Instructor en la Escuela de Aviación Militar y los de Jefe de las Secciones: Logística, Inteligencia y Operaciones, en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea Guatemalteca. La muerte cerró sus ojos en su lecho de enfermo, el 20 de junio del presente año.



Coronel P. A.,
CESAR A. BALCONI R.
†

El Teniente Coronel P. A. Diplomado en Estado Mayor Aéreo Danilo Eugenio Henry Sánchez, nació en la ciudad de Quezaltenango, el 3 de abril de 1932, hijo de don Eugenio Henry y de doña Graciela Sánchez viuda de Henry. Su formación militar la inició en la Escuela Politécnica (Escuela Militar de Guatemala), donde permaneció del 10 de abril de 1950 al 1º de enero de 1951; siendo seleccionado para continuar sus estudios en el Heroico Colegio Militar de México, a donde ingresó el 2 de abril de 1951 y el 1º de enero de 1954, obtuvo el título de Oficial de Caballería.

Efectuó estudios de aviación en la Base de Vance Oklahoma, AFB, Estados Unidos de América, del 1º de julio de 1955 al 4 de diciembre de 1956, seguidamente realizó los siguientes cursos: Instructor de aviones de propulsión a chorro (T-33) en la Base Aérea de Randolph, AFB, Estados Unidos, de marzo de 1961; Instructor de la USAF en la Base Aérea de Webb AFB, de julio de 1961 a julio de 1962; Familiarización en Aviones C-54; Transición e Instrumentos (Mobile Training Detachmente) en Eglin AFB, Amarillo, Estados Unidos, de abril a julio de 1965; Contrainsurgencia Aérea en B-26 en el Grupo Aéreo de Comando (Caribean Air Comand), de enero a febrero de 1963 y de Estado Mayor Aéreo en Maxmell, Alabama, del 18 de junio al 11 de diciembre de 1970. Sus ascensos los obtuvo: a Subteniente, el 1º de enero de 1953; a Teniente, el 15 de septiembre de 1957; a Capitán, el 15 de marzo de 1962; a Mayor, el 15 de marzo de 1965, y a Teniente Coronel, el 15 de septiembre de 1968. Se le otorgaron las siguientes distinciones: Citación Presidencial, Cruz de Mérito Militar de I Clase, Cruz de Servicios Distinguidos, Placa de Combatiente, Medalla Deportiva de I Clase, Alas de Piloto Experto, Alas de Piloto Maestro.

Voló los siguientes tipos de aeronaves: Cessna, PA-18, PT-19, B-25, B-26; North American AT-6, T-33 y Mustang F-51, C-45, Aerocomander, Douglas C-47, Avión C-54, Helicóptero H-19 y A-37B de propulsión a chorro.

Desempeñó colateralmente con su situación de Piloto Aviador, los cargos de Secretario, Jefe de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de la FAG, y el de Ejecutivo Táctico de la Fuerza Aérea Guatemalteca.

Aquella mañana luminosa del 26 de junio de 1971, asistíamos a los actos oficiales en que se rendía homenaje al Reformador, General Justo Rufino Barrios, con motivo del traslado a la Avenida de las Américas de la estatua que perpetúa su memoria. Estando por finalizar los puntos programados, el entonces Teniente Coronel Luis Federico Fuentes Corado, Comandante de la Fuerza Aérea Guatemalteca, que conversaba con nosotros en un lugar de la llanura me dijo: "A ver si Henry, cumple". A lo que nosotros interrogamos —¿sobre qué?— y él nos respondió: "Es que Henry prometió estar aquí, un minuto después de recibir la llamada de radio" (se refería a que estaría volando con su Escuadrilla sobre el área donde se desarrollaban los actos). En ese mo-

mento nuestro hijo Omar, llamó nuestra atención indicando que hacían el viraje sobre Amatitlán, para enfilar hacia la Avenida de las Américas, y matemáticamente al minuto exacto después del aviso, sobrevolaban nuestras cabezas, para iniciar sus maniobras, en una Escuadrilla de Aviones A-37B, recién adquiridos por el Gobierno de la República, que en esa fecha hacían su primera aparición pública y cuyo *leader* era el Teniente Coronel Henry. Grande fue la emoción, la formación de cuatro elementos era perfecta y cerrada,

Teniente Coronel P. A., DEMA,
DANILO EUGENIO HENRY SANCHEZ.
†

daba la sensación de que los aviones iban pegados entre sí, tal la estabilidad de sus posiciones en la formación; vivimos momentos delirantes de emoción y luego de efectuar varias maniobras, tuvimos la impresión de que rompían formación, con lo cual se da por terminada toda actuación... de pronto un grito de espanto: "¡Se cayó un avión"! Como movidos por un resorte volvimos la cabeza hacia el norte, y nuestros ojos contemplaron una espesa columna de humo negro que se elevaba a inmediaciones del lado oriente del campo deportivo universitario.

Difícil es describir la angustia que nos embargó al imaginar el desastre y valorar sus consecuencias; conservando, sin embargo, la esperanza de que hubiera vida a pesar de la gran velocidad del aparato en el momento del impacto, corrimos con nuestros hijos Omar y Brenda, que nos acompañaban en aquel instante y abordando el automóvil nos trasladamos haciendo sonar la bocina, y llegamos inmediatamente al lugar del trágico suceso, nos abrimos paso y aunque vestíamos traje de civil penetramos al lugar de la escena. Esperabamos ver el avión, pero sólo encontramos fragmentos dispersos del aeroplano desintegrado; algunas partes ardían consumidas por el incendio que los bomberos de todos los cuerpos combatían ya. Nosotros buscábamos la cabina donde naturalmente habría de estar el Piloto; estábamos frente a una parte del avión cuando sorpresivamente una persona gritó: "¡aquí está uno!". En el mismo instante en que nosotros vimos unas botas que salían de aquella parte del avión del asiento medio destruido, le dimos vuelta y efectivamente, atado a él estaba una persona, el Mayor médico y cirujano Modesto Garay, médico de la FAG, se aproximaba y le indicamos que allí estaba el piloto, el doctor Garay le reconoció e identificó, quisimos saber si estaba con vida y el doctor impresionado como todos, sólo acertó a hacer un gesto confuso que denotaba negación. Era Henry, el muchacho entusiasta, lleno de inquietudes que ya no podría manifestarse más en aquella forma tan llena de fe y esperanza como solía hacerlo. Se cortaron los arneses que lo ataban al asiento y entonces pedimos a los bomberos que ya habían acercado una camilla que lo colocaran en ella, pero ellos rehusaron y fuimos nosotros ayudados por el Capitán P. A. Marco Antonio Vargas Spínola, y otras personas, quienes lo trasladamos a la camilla, pero no se lo llevaban y al insistir que lo hicieran, manifestaron que era necesario la presencia de un juez y nosotros que levantamos a tantos compañeros en la selva, a muchas decenas de kilómetros de la civilización, donde no se conocen estas autoridades, ordenamos que en una ambulancia del Hospital Militar se le trasladara a ese Centro, para los trámites que establece la ley.

Así se extinguió su vida tan llena de ilusiones, que el destino truncó en sus mejores días.

El Club de Leones de Guatemala rinde homenaje al desaparecido Teniente Coronel Oscar Morales Duval, a inmediaciones del lugar donde perdió la vida.

# En Recuerdo a los Desaparecidos

Los miembros de la Comisión Permanente del Consejo de Defensa Centroamericana, rindiendo homenaje frente a la tumba que guarda los restos del extinto Teniente Coronel Danilo Henry. 1º de julio de 1971.

# Gratas Remembranzas

Entre los documentos históricos que pudimos reunir para la elaboración de la Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca, en su quincuagésimo aniversario, llegó a nuestras manos algo tan bello, que no pudimos resistir al deseo de publicar.

Se trata de la invitación que la "Asociación de Estudiantes Universitarios", hizo circular con el fin de rendir homenaje al Coronel P. A. Jacinto Rodríguez Díaz y a su experto mecánico, Teniente Carlos Merlén, en ocasión de celebrar el noveno aniversario de fundación de la máxima Asociación Estudiantil, acto que se llevó a cabo el 29 de mayo de 1929.

Cuatro meses más tarde, exactamente, se realizaban las exequias de aquel valiente aviador, entonces homenajeado, que un día antes cayera herido de muerte por el dardo del destino.

Por el alto contenido humano en que fraternizan dos instituciones tan necesarias y útiles a la Patria, reproducimos en sus propios caracteres de imprenta, aquella esquela con que se honra la Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca "Cincuentenario", y como un testimonio de reconocimiento a la memoria de aquellos varones, cuya excelsitud e hidalguía supieron poner de manifiesto:

*La Asociación de Estudiantes Universitarios,*

*tiene el honor de invitar a Ud. y apreciable familia, para la velada que se verificará en el Teatro Capitol, el miércoles 29 del presente mes, a las 8.30 p. m., en honor al aviador Coronel Jacinto Rodríguez Díaz y su experto mecánico Carlos Merlén. En este acto también se conmemora el noveno aniversario de la fundación de la Asociación de Estudiantes Universitarios, confirme el programa adjunto.*

*La Directiva.*

*Guatemala, Mayo de 1929.*

LA JUNTA DIRECTIVA SALIENTE

Bachiller Romeo de León, Presidente
" Carlos A. Recinos, Vicepresidente
" Gonzalo Deras V., Secretario
" Juan Francisco Navas, Tesorero
" Salvador G. Vides, Vocal
" Ramiro Alfaro, Vocal
" Eduardo Escobar, Vocal
" Antonio Mendizábal, Vocal
" Everardo Barrios L., Vocal

LA JUNTA DIRECTIVA ENTRANTE

Bachiller Alfredo Gil, Presidente
" Rafael Iriarte Orantes, Vicepresidente
" Gustavo Adolfo Salazar, Secretario
" Enrique Lopez, Tesorero
" Lucas Mayorga, Vocal
" Julio Contreras, Vocal
" Antonio Meneses, Vocal
" Felipe A. Palencia, Vocal
" Israel Valle, Vocal
" Luis Herrera, Vocal

## Programa de la Velada

### Primera Parte:

a) Bandidos alegres (Suppe). Obertura por la orquesta

b) Lectura de la memoria de los trabajos llevados a cabo por la Directiva saliente

c) Toma de posesión de la nueva Junta Directiva. Palabras de su presidente

d) Serenata de Toselli. Cantada por la señorita Alicia Doro Pretti

### Segunda Parte:

a) Corazón sensible (Baza). Orquesta

b) Recepción al coronel Jacinto Rodríguez Díaz y su experto mecánico Carlos Merlén. En este momento les hará una salutación el bachiller Joaquín Sáenz, y el presidente de la Asociación le impondrá una medalla de oro al aviador, como un sincero agradecimiento por haber llevado el mensaje fraternal a los estudiantes del Itsmo, y también como un estímulo por la labor de acercamiento realizada.

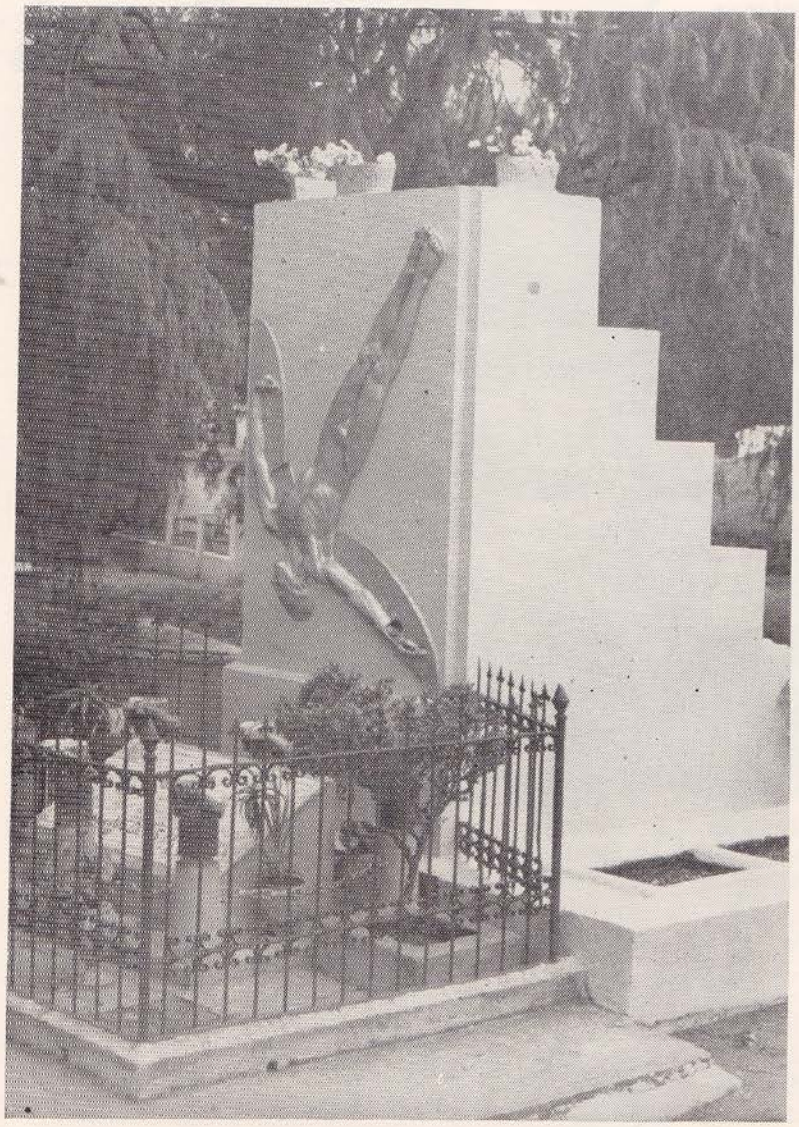
c) Vissi D'arte, Tosca, Puccini. Cantada por la señorita María Luisa Méndez Polanco.

d) Viajeros. Alfredo Gómez Jaime. Declamación del bachiller Juan F. Iriarte Orantes.

e) La Traviata, Verdi. Guitarra, por el señor don Carlos Morales

f) Batallón Cosaco, marcha, Schoenfeld.

Comandante Jacinto Rodríguez Díaz, acompañado de un oficial mexicano, sentado en el ala de un avión Farman, en el Campo de Aviación de Balbuena, de la ciudad de México, D. F.



En el Panteón de los Pilotos Aviadores en el Cementerio General de Guatemala, el monumento erigido al Coronel Jacinto Rodríguez Díaz.

# In Memoriam

## Elegía a un eximio aguilucho

Por el Teniente Coronel de Aviación P. A.,
*CARLOS AUGUSTO MORALES VILLATORO.*

Las brumosas estribaciones que dan marco a la poética y señorial Ciudad de Xelajú, cuna del malogrado y bizarro Piloto Danilo Eugenio Henry Sánchez, fallecido trágica y lamentablemente, el pasado 26 de junio, fueron testigos de su admirable y vivaz tenacidad.

La página necrológica de nuestra revista recoge breve semblanza de este aguilucho, verdadera luminaria eclipsada cual estrella fugaz del firmamento, derribada en el cenit de su gloria por tenebroso sortilegio de Melpómene.

Años y quizá décadas habrán de transcurrir antes que el cielo de la Patria salude de nuevo a otro líder de escuadrilla cuyo temerario valor transponga su fama allende nuestras fronteras, con magistral precisión, imposible de imitar siquiera.

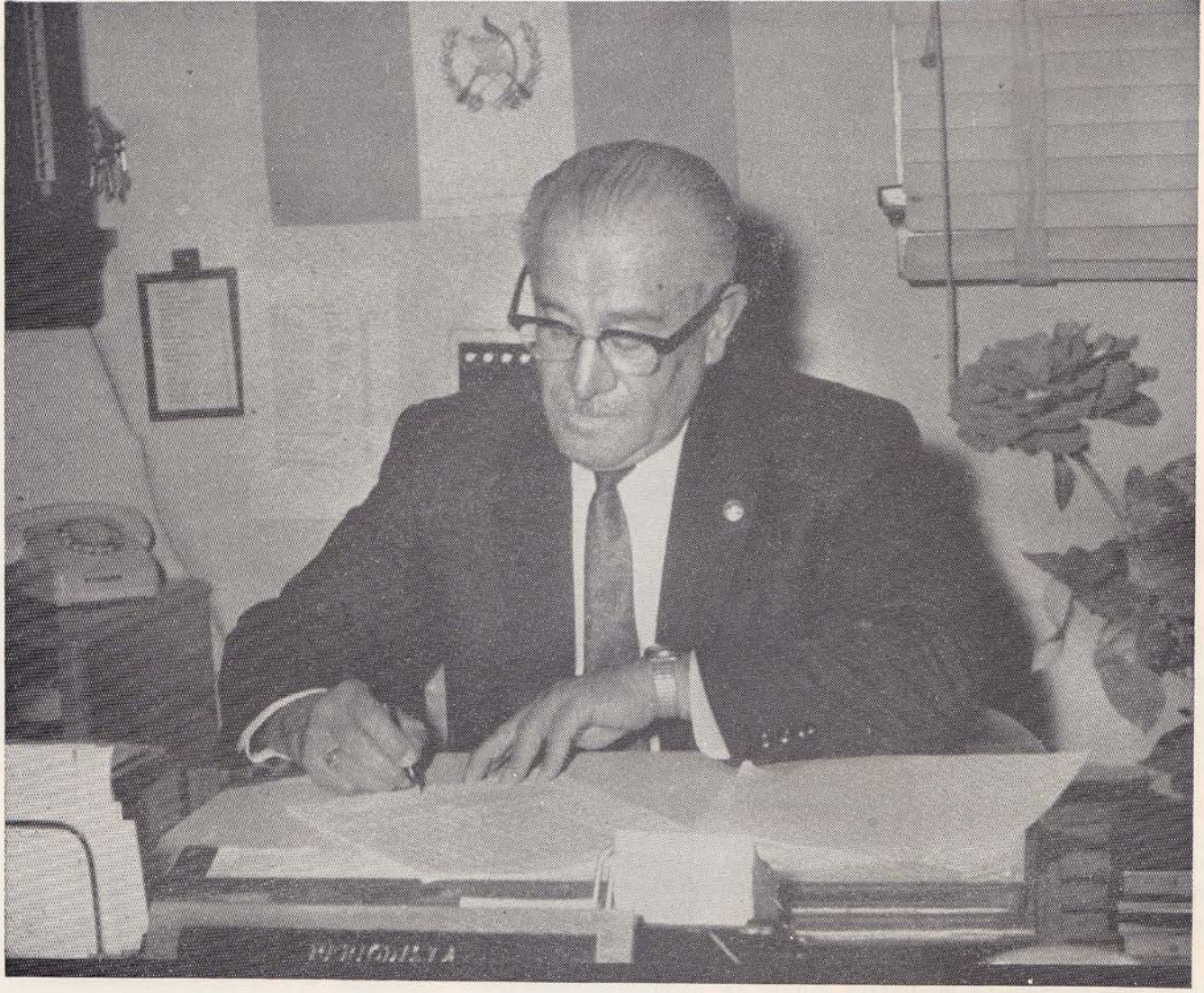
Danilo Henry, modesto y sencillo con la grandeza de aquellos grandes hombres que tan sólo aspiran a rendir culto y veneración a los más caros ideales y principios, en que por celestial designio nutren su espíritu los predestinados, supo prodigarse desde temprana edad con la nobleza de su alma atormentada por la azarosa existencia de su orfandad. Templado así en aquel crisol, supo de los rigores y vicisitudes que la pobreza inclemente desencadenaba y en un afán de superar tan dura etapa y con la precocidad que el dolor y privaciones cincelaban en su novel y admirable espíritu, se hizo hombre aún adolescente.

Sirvió en filas como modesto raso y en lo íntimo de su ser, encontrar pudo finalmente, aquella vocación que le condujo a la Academia Militar para traducirse en diligente y entusiasta alumno que años más tarde marchara orgulloso al extranjero para completar su formación integral y académica de digno oficial de nuestro Instituto Armado.

Oteando siempre el horizonte, cual águila ansiosa de remontar el vuelo, Danilo Henry pisa los umbrales de nuestra antigua Escuela Militar de Aviación en el inolvidable Aeródromo "Los Cipresales" y es allí precisamente en el inconmensurable espacio que su alma encuentra regocijo. Graduado y pletórico de entusiasmo se integra al Cuerpo de Pilotos Aviadores de la FAG, y he aquí que no contento con ser uno de tantos, ávido de interés, califica con honores para especializarse en el extranjero. Marcha animoso y la esplendidez de su habilidad le vale convertirse en Instructor experimentado. Retorna al solar patrio y es honrado con importantes cargos que le llevan hasta la Subcomandancia de este Comando Aéreo. Sin abandonar las complejas responsabilidades del mando, se confunde entre sus compañeros en pos de aquella perfección, artífice de su grandeza y multiplicándose en variadas actividades sociales, culturales, profesionales y deportivas; su sino marca de súbito, el final de aquella existencia generosa y útil, efímera, pero fructífera e indeleble por su calidad humana.

Danilo Henry ha marchado a la mansión celeste con la misma sencillez que supo habitar sobre este suelo. Quedan ahora su ejemplo, su risa franca y el halo intangible de su dinámica energía aleteando entre nosotros.

En este Cincuentenario, propicio a la meditación y al recogimiento, sea mi renovado y reverente homenaje de admiración a este genuino valor de la Aviación Nacional, el más sincero tributo de exaltación a su memoria.



# Justo Reconocimiento

Pecaríamos de ingratos si no dejáramos constancia en estas páginas, de nuestro reconocimiento al periodista y maestro en Artes Tipográficas Augusto Acuña G., director de la Tipografía Nacional, cuya oportuna intervención hizo que el número extraordinario de la Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca en el "Quincuagésimo Aniversario" de su existencia, pudiera ver la luz.

Ya lo dijimos una vez y lo repetimos ahora, la maravillosa gentileza e hidalguía del caballero don Augusto Acuña G., no tienen parangón. Cuando en esta ocasión creíamos que no habría Casa Editora que quisiera encargarse de la confección de nuestra Revista, recurrimos al señor Acuña, buscando quién la editara, precisamente la de este año cuando la FAG arriba a los primeros 50 años de vida. Don Augusto sin la menor vacilación nos respondió: "Aquí se la hacemos; déjeme de una vez todo lo que trae". Llevábamos ya casi la mitad del trabajo preparado, y así se inició la impresión de la Revista de la Fuerza Aérea Guatemalteca "Cincuentenario".

Y cuando nos ponemos a meditar en los verdaderos valores con que orgullosamente cuenta Guatemala, surge una pregunta que nos llena de tristeza: ¿qué haremos cuando un Marroquín Rojas, un Augusto Acuña G. y algunos otros que, en el humano peregrinar de la vida, hayan emprendido el viaje a la eternidad?

Sea este, con palabras sencillas, el testimonio de nuestro más justo agradecimiento a don Augusto Acuña G. y al personal de la Tipografía Nacional a su cargo, por haber hecho realidad la publicación de la Revista de la FAG, "Cincuentenario".

LA DIRECCION.

# Muertos que Siempre Vivirán

El recuerdo de quienes nos precedieron en los avatares de la vida, con sus afanes, inquietudes y desilusiones, vive siempre en la mente de quienes mañana o cualquier día, les seguiremos en el vuelo al infinito.

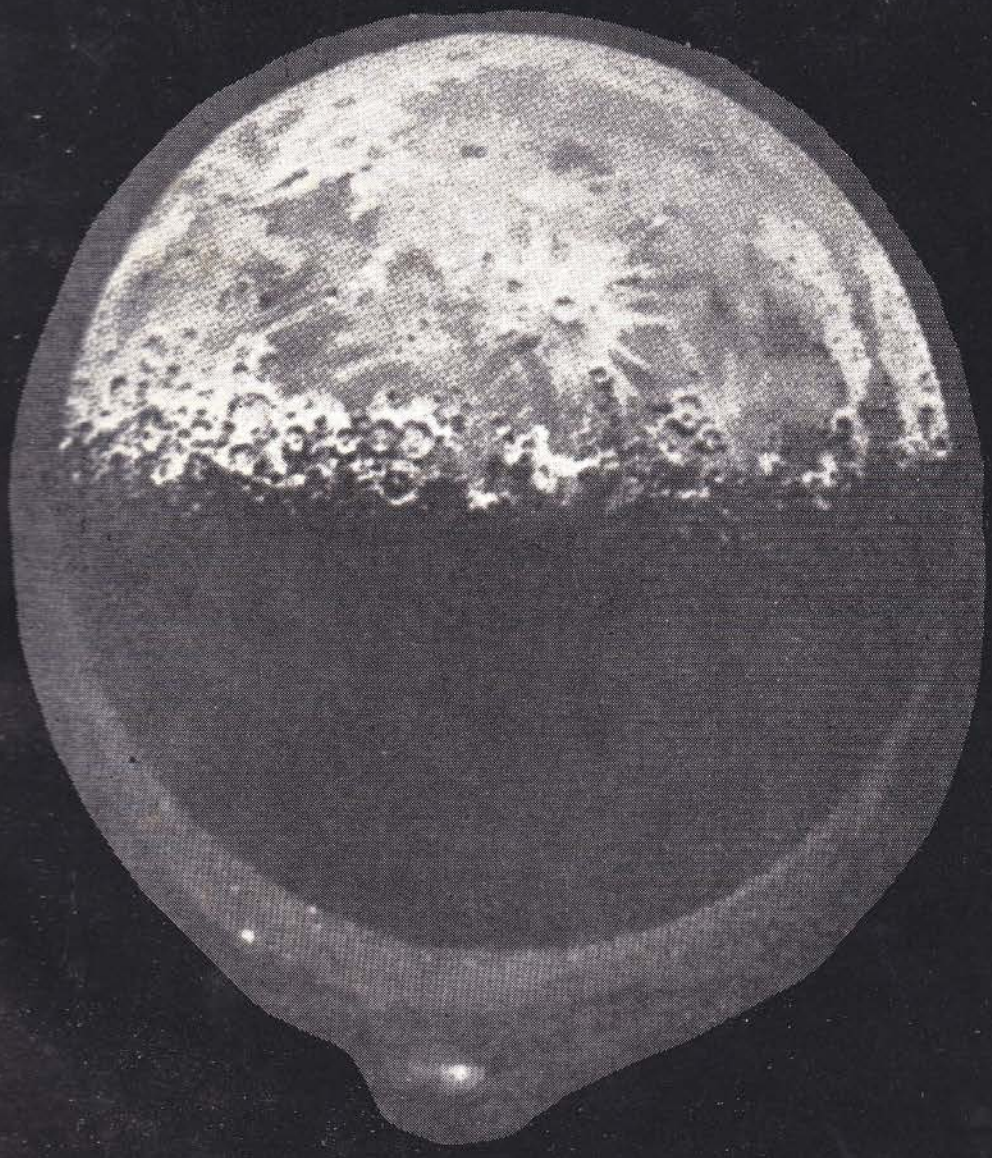
En memoria de aquellos varones que marcharon en el vuelo de vanguardia, publicamos la lista nominal de ellos, con anotación de la fecha de su deceso.

| | |
|---|---|
| Teniente P. A. Dante Nannini | 11 enero 1919. |
| Coronel P. A. Jacinto Rodríguez Díaz | 28 septiembre 1929. |
| Subteniente Alumno Mauricio Telles | 26 agosto 1930. |
| Subteniente P. A. Carlos Merlén | 19 mayo 1931. |
| Mayor P. A. Juan B. Laylle | 16 diciembre 1933. |
| Sargento 1º Alumno Roberto Goubaud | 18 septiembre 1935. |
| Teniente P. A. Nicolás de León | 30 junio 1936. |
| Capitán P. A. Ricardo Díaz Durán | 3 mayo 1939. |
| Teniente P. A. Luis E. Secaira | 11 abril 1944. |
| Capitán P. A. Carlos Palomo | 8 julio 1944. |
| Teniente P. A. Luis R. Urquizú | 7 octubre 1944. |
| Capitán P. A. Braulio Laguardia | 21 octubre 1944. |
| Subteniente P. A. Humberto Chang | 18 diciembre 1944. |
| Coronel P. A. Ricardo Rodas | 7 noviembre 1945. |
| Teniente Alumno Antonio Torres | 16 abril 1946. |
| Mayor P. A. Antonio Rosales de León | 2 agosto 1946. |
| Teniente P. A. Julio César Morales | 19 noviembre 1947. |
| Teniente P. A. Factor Mendez A. | 11 octubre 1949. |
| Mayor P. A. Santiago Tizón | 6 mayo 1951. |
| Capitán P. A. José Angel Escobar Mendieta | 27 octubre 1951. |
| Mayor P. A. Enrique Pérez Guisasola | 27 octubre 1951. |
| Mecánico de Vuelo Casiano Castañeda | 27 octubre 1951. |
| Mecánico de Vuelo Enrique Meléndez | 27 octubre 1951. |
| Teniente P. A. René González Morales | 5 junio 1953. |
| Teniente P. A. Arturo Mirón Flores | 15 diciembre 1953. |
| Teniente P. A. Juan A. Castillo R. | 18 junio 1954. |
| Subteniente P. A. Carlos Lascout | 28 junio 1954. |

SI VIS PACEM PARA BELLU

(Si quieres la paz,
prepara la guerr

# FUTURO



**La escuadrilla acrobática "Quetzales" con aviones T-33, describen un rizo (loop) trazando una franja blanca sobre el azul del cielo. Es la imagen de la Patria representada en sus colores.**

**(Foto cortesía del Coronel Roberto Guzmán Chinchilla).**